Хранить до 1964 года

Архив УКГБ при СМ УССР
Арх. № 0397
10.25
ХРАНИТЬ ВЕЧНО

УССР

Министерство Государственной Безопасности

Год производства 1938

СЛЕДСТВЕННОЕ ДЕЛО

№ _____

по обвинению Шпаковера Давида Борисовича

На 89 листах

Арх. № 1025 Том № 1

Переплетено в 1957 г. Дело в 1 томах

АРХИВ УМВД
Харьковской области
№ 0397
20 XI 1956 г.

СССР

1025

НКВД

УКРАИНСКОЙ ССР

ДЕЛО № 137/87

по обвинению Шнайдера Давида Борисовича по ст. ст. 54-1 и "в" 54-в, 54-11 УК УССР

ПЕРЕПИСКА

"—" ноября 1949 г.

ТОМ №

НАЧАТО "—" 193

ЗАКОНЧЕНО "—" 193

Количество томов

1025

Опись

Находящихся документов в следделе № 137/187

№№ по порядку	Содержание документа	Номера страниц	Примечание
1.	Постановление об избрании меры пресечения	1	
2.	Постановление военпрокурора.	2.	
3.	Постановление о предъявлении обвинения	3.	
4.	ордер на арест Шнайдер Ж. К.	4.	
5.	Протокол обыска от Шнайдер	5-6	
6.	Анкета арестованного Шнайдер	7.	
7.	Расписка о хранении в/билета.	8	
8.	квитанция на ценности № 523	9	
9.	Постановление о продлении срока.	10.	
10.	Постановление о приобщении к делу	11.	
11	Протокол допроса Шнайдер	12-18	
12.	Выписка из журнала допуска арестов. Конвасова В. М. от 29/V-37 г.	19	
13.	Доклад о документальной проверке работы прокурора Шнайдер по Б-35 за 1935-6-7-8 гг.	20-56	
14.	Список лиц проходящих по делу	57	
15.	Справки на проходящих по делу	58.	
16.	Протокол о прекращении следствия	59.	
17.	обвинительное заключение по делу	60.	

По делу №

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

(об избрании меры пресечения)

Гор. Харьков, июня " " дня 1938 года Я, Вр. Нач. 2 Отд 5 Отдела УНКВД по Харьк. обл. Сержант Госуд. Безопасности- ПИВШИЦ, рассмотрев материалы по обвинению гр. ШПАТЕРА Давида Борисовича, 1903 г. рождения, уроженца г. Николаева, еврея, гр-ва СССР, члена ВКП/б/, Военпреда АБТУ РККА.

преступлениях, предусмотренных ст. ст. 54-1-б, 54-7, 54-8 и 54-11 УК УССР выразившихся в том, что он является участником антисоветского военно-фашистского заговора

нашел, что (привести мотивы избрания меры пресечения) нахождение на свободе ШАТЕРА Давида Борисовича может отразиться на ходе следствия -

На основании изложенного и руководствуясь ст. ст. 143, 145 и 156 УПК УССР

П О С Т А Н О В И Л:

1. Избрать мерой пресечения способов уклонения от суда и следствия по отношению к обвиняемому ШАТЕРУ Давиду Борисовичу, содержание под стражей в Харьковской тюрьме.

2. Настоящее постановление представить Военному Прокурору

ВР НАЧ 2 ОТДЕЛЕНИЯ 6ОТДЕЛА
Сержант Го... Госбезопасности /ЛИВШИЦ/

СОГЛАСЕН: ЗАМ НАЧ 5 ОТДЕЛА УНКВД по ХО
Ст.Лейтенант Государственной Безопасности /ХАТЕНЕВИН/

УТВЕРЖДАЮ: ЗАМ НАЧ УНКВД по ХАРЬК ОБЛ.
Ст.Лейтенант Государств.Безопасности /ПЕРЦОВ/

Зак. 736, тир. 20000

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Гор. Харьков 1938 г. "25" и ю н я

Военный Прокурор Харьковского Военного Округа, рассмотрев материалы по делу по обвинению гр-на ШПАТЕРА Давида Борисовича, 1903 г. рождения

по ст. ст. 54-1-б, 54-7, 54-8 и 54-11

принимая во внимание, что нахождение на свободе обвиняемого ШПАТЕРА Д.Б.

может отразиться на ходе следствия

а потому, руководствуясь ст. 143, 145 и 156 УПК УССР

П О С Т А Н О В И Л:

Мерой пресечения обвиняемому ШПАТЕРУ Давиду Борисовичу

Избрать содержание под стражей в Харьковской тюрьме.

Копию настоящего постановления направить Начальнику 5-го отдела УГБ НКВД по Харьковской области, за которым зачислить арестованного.

Военный прокурор ХВО

Постановление мне объявлено "26" июня 1938 г.

Обвиняемый

Зак. № 826, т. 5000

Ф. № 21/в.

ПО ДЕЛУ № 3

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Гор. Харьков 193 8 года я, уполномоченный Особого отдела ВД УССР Шиян рассмотрев следственный материал по обвинению гр-н Шпатера Давида Борисовича

преступлениях, предусмотренных ст. ст. 54-1 п. 5", 54-7 54-8 и 54-11 УК УССР, нашел, что произведенными дственными действиями установлено что Шпатер является участником военно-фашистского заговора

На основании ст. 126 УПК и руководствуясь ст. 127 УПК УССР

ПОСТАНОВИЛ:

Привлечь гр. Шпатера Давида Борисовича

качестве обвиняемого, пред'явив ему обвинение по ст. ст. 54-1 п. 5", 54-7, 54-8 и 54-11 УК УССР, о чем копией настоящего постановления сообщить военному Прокурору.

Опер Уполномоченный ОО НКВД ДКВО п. Шиян (Шиян) (подпись)

Согласен: Начальник 1го отдел. ОО НКВД ДКВО мл. лейт. госбезо (подпись)

Утверждаю: Начальник ОО НКВД ДКВО лейт. госбезо. (подпись)

Постановление мне об'явлено Шпатер

„26" Июля 193 8 года.

5 отд. Уп 2-1 ст 92

УССР

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

ХАРЬКОВСКОЕ ОБЛАСТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ОРДЕР №19/16

4

Выдан „25" VI 1938 г.

Действителен „.....“ суток.

Сотруднику Харьковского Областного Управления НКВД

тов. Лившица - Жизни.

.....

.....

Поручается произвести обыск и арест гр-на

Шпатера

Давида Борисовича

.....

проживающего г. Харьков.

ул. Дзержинского №33 кв. 1.

.....

Всем органам Советской власти и гражданам УССР

предлагает оказывать законное содействие пред'явителю ор-

дера при исполнении им возложенных на него поручений.

Нач. УНКВД

по Харьковской области .....

Нач. 2 отдела .....

1567, тир. 50х100

Ф. № 17.

5

УССР

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

ХАРЬКОВСКОЕ ОБЛАСТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ПРОТОКОЛ (личного) ОБЫСКА

1938 г. июня 28 дня. Я, Ст. лейт. 2 отд. 00 НКВД ХОО сержант госбезопасности НКВД УССР Начальник Харьковского областного управления

на основании ордера НКВД УССР за № произвел обыск у гр-на Шнайдера Давида Борисовича

проживающего в Сарнова

по улице Дарвина в доме № 33 кв. № 1

При производстве обыска присутствовали:

Согласно полученным указаниям задержан гр. Шнайдер Давид Борисович

Из'ято для представления в Харьковское областное управление НКВД УССР следующее:

№№ п/п	Наименование из'ятого	Количество	Качественное состояние
1.	Парт.-билет № 0808410 на имя Шнайдера Д. Б.	1.	Шнайдер
2.	Удостоверение личности	1.	Шнайдер - получил
3	Орудие любви „Здоровье" № 23694. с набором.	1.	
4.	Записная книжка	1.	Шнайдер - получил.

№№ п/п	Наименование из'ятого	Количество	Качественное состояние

Жалобы на неправильности, допущенные при производстве обыска, на пропажу вещей, ценностей и документов нет.

В протоколе все занесено правильно, протокол нам прочитан, в чем подписываемся:

Обыскиваемый

Представитель Домоуправления

Производивший обыск

Копию протокола получил

Примечания: 1. Все претензии и заявления должны быть всесены в протокол до его подписания. После подписи никакие жалобы и заявления не принимаются.

2. За справками обращаться в НКВД УССР по адресу

ПРИ

Ф. № 17

УССР

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

ХАРЬКОВСКОЕ ОБЛАСТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ПРОТОКОЛ ОБЫСКА

193 8 г. июня 26 дня. Я, Л.Я. Приемщик 6 отд. 1 Хом. Ботвин НКВД УССР

основании ордера

КВД УССР за № 1916 произвел обыск у гр-на Мельника Павла Харитоновича

роживающего в м. К.

улице Дорошенко в доме № 33 кв. № 1

При производстве обыска присутствовали: Мельник Мария Харитоновна 42 лет проживающая по Дорошенко 33. кв. 1

огласно полученным указаниям задержан гр. Мельник Ф. Д. проживающий по Дорошенко 33 кв. 1

Из'ято для представления в НКВД УССР следующее:

№№ п/п	Наименование из'ятого	Количество	Качественное состояние

№№ п/п	Наименование из'ятого	Количество	Качественное состояние

Жалобы на неправильности, допущенные при производстве обыска, на пропажу вещей цен-
ностей и документов Не имеется

В протокол все занесено правильно, протокол нам прочитан, в чем подписываемся:

Обыскиваемый _____

Представитель домоуправления Малко

Производивший обыск Войтинг

Копию протокола получил Беляева.

Примечания: 1. Все претензии и заявления должны быть внесены в протокол до его подписа-
ния. После подписи никакие жалобы и заявления не принимаются.

2. За справками обращаться в _____
_____ НКВД УССР по адресу _____

Зак. № 20[illegible]6, тир. 1000

1. Фамил
2. Имя и
3. Дата р
4. Место
5. М стох
6. Пр. фе
7. Место
8. Паспор
9. Социал
10. Социа
а) до
б) по
11. Обра

Лист №

к делу №

Анкета арестованного

1. Фамилия Шнайдер
2. Имя и отчество Давид Борисович
3. Дата рождения: число 12 месяц Августа год 1935.
4. Место рождения г. Николаев
5. Местожительство (адрес) Харьков, Фарфоровая №33 кв. 1.
6. Профессия и специальность инженер-
7. Место службы и должность или род занятий военнопленный №554 РВМ при заводе №183.
(указать без сокращений название предприятия или учреждения и характер производства)
8. Паспорт нет
(когда и каким органом выдан, номер и категория, где прописан)
9. Социальное происхождение из семьи рабочих.
(род занятий родителей и их имущественное положение)
10. Социальное положение
(род занятий и имущественное положение арестованного)
а) до революции рабочий
б) после революции служащий
11. Образование (общее и специальное высшее.

12. Партийность (в прошлом и в настоящем) член ВКП(б) с 1924 г до момента ареста.

13. Национальность и гражданство (подданство) еврей, СССР.

14. Категори воинского учета-запаса и где состоит на учете ———

15. Служба в белых и др. к-р армиях, участие в бандах и восстаниях против Соввласти (когда и в качестве кого) не служил.

16. Каким репрессиям подвергался при Соввласти: судимость, арест и др. (когда, каким органом и за что) не подвергался.

17. Состав семьи отец: Беляев Семен Семенович 1870 г. домохозяин, б/п.
(близкие родственники, их имена, фамилии, адреса и род занятий)
брат: Мая 7 лет.

Подпись арестованного Шнайдер

1. Особые внешние приметы

2 Кем и когда арестован 25/VII 38 г. ОО НКВД г. Харьков

3. Где содержится под стражей Харьк. тюрьма СВ 2 кам. 42

4. Особые замечания.

Подпись сотрудника, заполнившего анкету

25 июня 1938 г

Примечание. Анкета заполняется четко и разборчиво со слов арестованного и проверяется по документам.

4-я тип. Трансжелдориздата Харьков Зак. № 12933 - 31

РАСПИСКА

г. Харьков. «11» июня 1945 г.

Паровозный билет № 0808410 на имя Шнайер Давид Борисович получен.

/ПАВ. УПОЛНОМОЧЕННОЙ ОБЛОНО: [illegible]/

пер. Харьков.

КОВСКОЕ ОБЛАСТН. УПРАВЛЕНИЕ НКВД
КОМЕНДАТУРА

КВИТАНЦИЯ № 523

ято от гр. ООПБ - Фролов

себ. Шпангер Д.Б.

ие

Коровки № 23694

Набронов 6,35 - 7 шт

Кабур - 1 шт

1/XII 193 8 г.

Комендант ХОУ НКВД

Зав. оружием

10

Постановление.

гр. Харьков Ноября м-ца ..... дня 1938 г. Я, Нач. Отд. Уполномоченный 00 УГБ НКВД ХВО Белявский рассмотрев выписку из протокола допроса арестованного Конасова В. М. и доклад о документальной проверке работы военпреда Артиллерийского Завода № 183 Шнайдера Д. Б. по машине Т-35 за 1935, 36, 1938 г.г. на заводе № 183 принимая во внимание, что эти материалы уличают обвиняемого Шнайдера Давида Борисовича в участии в антисоветском военно-фашистском заговоре.

Постановил:

Вышеуказанные материалы приобщить к следственному делу № 13787 по обвинению Шнайдера Давида Борисовича по ст. ст. 54-1 и "б", 54-8, 54-11 УК УССР.

Нач. Отд. Уполномоченный 00 УГБ НКВД ХВО Белявский

Согласен: Нач. Горотдела 00 УГБ НКВД ХВО /Одеев/
Мл. Лейтенант госбезопасн.

Утверждаю: Зам. Нач. 00 УГБ НКВД ХВО /Лупан/
Лейт. госбезопасн.

С. С. С. Р.

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

19

Главное Управление Государственной Безопасности

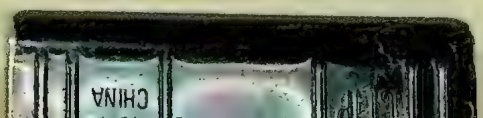
ПРОТОКОЛ ДОПРОСА

К ДЕЛУ №_____

193 8 г. Ноябрь мес 16 дня. Я, Оперуполномоченный
(долж., наимен. органа, фамилия)
Особого Отдела НКВД по Белгород допросил в качестве обвиняемого

1. Фамилия Шнаер
2. Имя и отчество Давид Борисович
3. Дата рождения 22/VIII 1903 года
4. Место рождения г. Николаев
5. Местожительство Харьков. ул. Дарвина №33, кв 1.
6. Нац. и гражд. (подданство) Еврей, гр-на СССР.
7. Паспорт Нет
(когда и каким органом выдан, номер, категор. и место прописки)
8. Род занятий Пом. военрука АБТУ РККА при
(место службы и должность)
3-ке №183, в звании II ранга.
9. Социальное происхождение из кустарей-ремесленников
(род занятий родителей и их имущественное положение)
10. Социальнсе положение (род занятий и имущественное положение)
а) до революции рабочий
б) после революции служащий
11. Состав семьи жена: Белова Елена Семеновна 30 лет, домо-
(близкие родственники, их имена, фамилии, адреса и род занятий)
хозяйка, дочь: Мая 7 лет.

Подпись_____



12. Образование (общее, специальное) Высшее, инженер-механик окончил военную академию мех. мех. РККА.

13. Партийность (в прошлом и в настоящем) б. член ВКП(б) с 1924 г.

14. Каким репрессиям подвергался: судимость, арест и др. когда и каким органом и за что)

а) до революции не подвергался

б) после революции не подвергался.

15. Какие имеет награды (ордена, грамоты, оружие и др.) при сов. власти
Наград не имею.

16. Категория воинского учета запаса и где состоит на учете

17. Служба в Красной армии (красн. грардии, в партизан. отрядах), когда и в качестве кого с 1929 по 1938 г.

18. Служба в белых и др. к-р армиях (когда, в качестве кого)
Не служил.

19. Участие в бандах, к-р организациях и восстаниях
Не участвовал

20. Сведения об общественно-политической деятельности

Примечание. Каждая страница протокола должна быть заверена подписью допрашиваемого, а последняя и допрашивающего.

Подпись

Протокол

допроса обвиняемого Шапиро Давида Борисовича от 16-17 ноября 1938 года.

г. Харьков.

Вопрос:

Вы обвиняетесь в том, что являлись участником антисоветской организации и проводили вредительство, принимая от завода на вооружение РККА непригодные машины.

Ответ:

Виновным себя в предъявленном обвинении я не признаю. В контрреволюционной организации я не состоял и вредительской работы не проводил.
В практической работе, как помощник военпреда 3-го ГУВ я добивался улучшения принимаемой продукции и если этого не добился, то только потому, что с моими предложениями не считались.

Вопрос: Вы идя следствием не искренни, предъявив показания о Вашей вредительской деятельности по танкостроению.

Шапиро

Ответ: Сознательно вредительством, я никогда не занимался.

Вопрос: По показанию участника контрреволюционной организации Конасова, Вы от последнего, и через участника указанной организации Петрова, как пол. вышеуказанных показаний получали задание заниматься вредительством изготовлении ткацких станков.

Ответ: С принадлежностью Конасова и Петрова к контрреволюционной организации я не знал и от них никаких заданий по вредительству не получал.
На работу в завод я пробыл из военной академии и не имея опыта в работе по ремонту станков, не зная хорошо машину, я первоначально учился в цехе своего начальника старшего товарища Корнилина (умер в 1938 г.) и райпланстроя Сапрыгина (арестован) всем доверившись им. Корнилин часто болел, я заменял его, а после смерти его работал один до дня ареста.

Шишкин

Посылая в АБТУ РККА годовой отчет о работе приемке по Г-35 за 1935 г. я по неопытности и по указанию Кузнецова почти скопировал отчет за 1934 г. где указывалось что танк в целом является боевой единицей, что была отквалифицированная оценка совершенно не соответствовала действительности.

В последнее время в процессе освоения танка, я неоднократно ставил перед АБТУ РККА вопрос, о необходимости немедленной замены и доработок целого ряда важнейших агрегатов, узлов танка, На что в АБТУ отвечали так: „пока мол лучше танка нет принимайте что есть".

В 1937 г. по АБТУ РККА и по военной приемке завода №3 была арестована группа людей вследствии чего началась разговоры о вредительстве по машинам БТ-7 и Т-35. Чтобы отвлечь внимание рабочих приемки от действительной борьбы с вредительством, Сапрыгин с санкции Рапкарпухина написал на имя ЦК ВКП(б) докладную записку „О положении дел с военной приемкой и о ликвидации последствий вредительства".

Шишкин

По заданию Корнилина, я составил материал к этой записке по 1-35, изложил в ней подробно о всех главных дедушках которые имел танк. Но как оказалось, Сапрыкин в докладной записке освятил дело пушки в розовом цвете, обошлось не показал главные дедушки танка из-за которых танк скоро выходил из строя, и становился мало-боеспособным. Этот документ много не был проверен при отладке, так, как я считал, что это сделал сдающий военпред Корнилин.

Простой с моих слов записал было, много прочитал в ней и расписался

Шашер

Допросил Ст. Уполномоченный особого отдела

Протокол дополнительного допроса обвиняемого Шнаруха Давида Борисовича от 21 Ноября 1938 г. 22-го п. вопрос

Вопрос: С какими дефектами выпускались танки Т-35 за время 1937-38 г.г.

Ответ: Несмотря на ряд улучшений произведенных в машине, как-то: Усиление валов и шестерен в коробке перемен передач, Улучшение системы охлаждения мотора, Установки более надежных, сравнительно хороших боевых прицелов и другие.

Машина все имеет ряд существенных недостатков понижающих боевую мощь машин с которыми и мирились на вооружение РККА, а именно:

1. С недостаточной прочностью одной из шестерен боевой передачи, вызывающая поломку и выводящая из строя машину на продолжительный срок.

2. С недостаточно прочной подвеской ведущих передач (в первую очередь валов) приводящая к скручиванию валов, при незначительной перегрузке машины.

Шнарух

[illegible]

3. Отсутствие специальных шнур на чертежах для деталей по заданному группу.

4. Танк снабжен недостаточно мощным мотором, приводящий к понижению средней скорости, 10-12 км. в час.

Вопрос: Почему Вы применили танк, имея о наличии более мощного двигателя танка.

Ответ: О всех дефектах танка, безусловно знали руководители АБТУ РККА. Не принимать эти машины, или никто не разрешал. О коробке скоростей много поднимался вопрос и одобрялся, но АБТУ согласилось с заводоуправлением не заниматься изготовлением новой коробки а согласились на изготовление валов из более прочной стали, завод №3. обязан изготовить новую коробку, но фактически и теперь они есть, тоже конечно делаются с небольшой целью.

Прибавлю с моих слов. Записано верно, мною прочитано, в чем и расписываюсь Шмаков

Допросил: Нач. Уполномоченный особых поручений

Допрос закончен в 0 ч. 20 м. 22/VI-38 г.

ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА ДОПРОСА

арестованного КОПОСОВА Василия Михайловича

от 29 м а я 1938 года

С ПЕТРОВЫМ я лично установил связь весной 1936 года во время испытания танков БТ-7. Рассказав ему, что мне известно от ЛУЦЕНКО о его участии в заговоре и проводимом им вредительстве, что ПЕТРОВ мне подтвердил, я дал ему задание продолжать вредительскую работу по танку БТ-7, которую он и проводил. Заведомо зная о негодности коробки скоростей - ломались конические шестерни. ПЕТРОВ при поддержке ЛУЦЕНКО продолжал принимать от завода танки с этой негодной коробкой. После большого количества рекламаций из войсковых частей, с протестами по этому дефекту - для видимости был поставлен вопрос об "улучшении" старой коробки скоростей путем усиления зубьев конической шестерни и вала и дросселировки мотора до 350л.с. ПЕТРОВ опять продолжал принимать танки БТ-7 по сути с негодной, хотя несколько улучшенной коробкой перемены скоростей.

Им же была проведена большая вредительская работа по приемке от завода слабой гусеничной ленты (выходит из строя через 500 километров).

ПЕТРОВ по моему заданию в 1936 году завербовал в антисоветский военный заговор военпреда АБТУ при заводе 183 ШАТЕР Давида Борисовича, который проводил вредительскую работу по танку Т-35, с ним я тоже был лично связан и давал задания по его вредительской работе.

ВЕРНО: пом. оперуполномоченного 1 отделения
2 отд. 4 управ. НКВД СССР лейтенант

СОВ.СЕКРЕТНО экз.№...

Д О К Л А Д.

О ДОКУМЕНТАЛЬНОЙ ПРОВЕРКЕ РАБОТЫ ВОЕНПРЕДА АБТУ РККА ШПАТЕР Давида Борисовича ПО МАШИНЕ Т-35 за 1935, 1936, 1937, 1938 гг. на заводе № 183.

ШПАТЕР Д.Б. прибыл в Приемку АБТУ РККА в Июле 1935г., где и работал по приемке машин Т-35 до 21 Июня 1938 года/ до демобилизации/.

До Января 1938 года ШПАТЕР работал Пом. Военпредом, с Января 1938 года назначен Врид. Военпредом АБТУ РККА.

Приложение № I отношение АБТУ РККА от 7.УП за №94/ о назначении Шпатер.

Начиная с 1934 года по 1938 год машина Т-35 имела и до сих пор имеет следующие основные дефекты:

I. Скручиваются первичный и вторичный валы коробок передач.

2. При преодолении препятствий ломаются качающиеся кронштейны нижней части подвески.

3. Ломаются лопасти вентилятора мотора.

4. Отказывают в работе бортовые фрикционы вследствие коробления дисков происходящих от перегрева и от недоброкачественной термообработки дисков.

5. Отказывает в работе главный фрикцион вследствие коробления дисков, которое / коробление/ происходит от перегрева в силу пробуксовки дисков, что происходит особенно заметно при движении по тяжелым дорогам / песок, пахота, грязь и т.д./.

6. Ломаются шестерни бортовой передачи.

7. Масляный бак мотора дает трещины по сварному шву вследствие чего вытекает все масло и мотор М-17 может сгореть.

Все перечисленные конструктивные дефекты, каждый из них машину выводит из строя и машина вслучае появления одного из дефектов самостоятельно двигаться не может.

Кроме того имелись с 1934 г. и продолжали оставаться до 1938 г. не менее существенные следующие дефекты:

I. Ненадежна и слаба конструкция резиновых катков, которые чрезвычайно перегружены / удельное давление доходит до 13-15 кг/см^2, а допустимо до 7 кг/см^2 - перегрузка на 200%/.

Поэтому в жаркую погоду после 20-30 клм. пробега резина срывается. Бывают отдельные случаи когда резиновый каток заклинивается и работая юзом-загорается/ было 2 пожара -горения пламенем катков в 1938 году /.

Приложение № 2 показания т. БУДАНОВА

2. Коробятся выхлопные коллектора, при короблении коллекторов ломаются шпильки крепления коллекторов и пламя пробивает в моторное отделение вследствие чего возможен пожар в машине.

21

3. Быстро перегревается мотор при жаркой погоде. При температуре окружающего воздуха + 30-40° на 4-й передаче полно двигаться не более 5 клм.; затем необходимо переходить на 3-ю передачу.

4. Большой зазор между колпаком и крышей танка над вентилятором мотора. В этот зазор на ходу может безнаказанно влезть человек, или бросить гранату, или просто камень и вывести машину из строя, за счет поломки вентилятора мотора, причем этот зазор ничем никогда незакрывается.

Кроме того в этом же колпаке над вентилятором имеются жалюзи, которые ничем тоже не защищены, и в случае если жалюзи открыты, то через них могут пройти гранаты или камни и выведут из строя вентилятор мотора.

5. Вследствие отсутствия защиты от попадания грязи в ходовую часть машины, грязь создавая большое трение в ходовой части, при наличии слабого мотора для такого тяжелого танка, дает возможность двигаться только на 1-й и 2-й передачах со скоростью 5-7 клм. в час.

6. При существующих гусеницах машина в зимних условиях не может преододевать под"емы больше 10°.

7. Машина Т-35 предназначена действовать, как танк прорыва, поэтому данная машина должна иметь мощное огневое вооружение и должна выдерживать ружейно-пулеметный огонь и огонь крупнокалиберных пулеметов. На самом деле броня Т-35 простреливается крупнокалиберными пулеметами.

Наличие такого количества дефектов, неизжитых на протяжении ряда лет, которые либо выводят из строя машину, либо значительно снижают оперативно-тактические свойства машины, свидетельствовали о продолжительном вредительстве и надо было быть: либо абсолютно не понимающим человеком или сознательным вредителем, что-бы не замечать и что-бы не бороться против этого вредительства.

Несмотря на то, что машина была явно недоброкачественна бывший Начинж АБТУ РККА ЛУШЕНКО еще в 1934 в годовом отчете писал":" машина Т-35 производством освоена и является вполне боевой единицей",.

Приложение № 3 выписка из доклада по выполнению заказов АБТ РККА на XVII за 1934г

Эту линию замазывания, а вернее продолжения вредительства продолжали Военпред КОРИХИН В.Д. и пом.Военпред ШПАТЕР. В годовом отчете за 1935 год, который был отправлен в АБТУ РККА за подписью ШПАТЕРА написано:

Приложение № 4. выписка из годового отчета по производству машин Т-35 за 1935-год.

" Благодаря внесеным изменениям случаи поломок имевшие место раньше в машине совершенно прекратились.

В частности устранены следующие недостатки имевшие место в машинах выпуска 1934 года:

1. Перегрев мотора систематически замечавшийся ранее теперь совершенно устранен. Температура масла достигавшая в старых машинах во время испытаний 90-100°, сейчас не превышает 75-80°.

Такое положение имеет место и с нагревом воды.

2. Поломка шестерен в коробке передач имела место во всех машинах.

Ввиду этого, пришлось исключить вторую скорость из коробки и пользоваться оставшимися скоростями.

В новых коробках небыло ни одного случая поломки шестерен.

3. Совершенно устранена имевшая место в старых машинах течь из под сальников коробки и вторичного привода.

4. Недоразумения с работой масло-помпы, также имели место почти в каждом моторе, теперь в связи с тем, что моторы мы получаем с уже установленными насосами-не было ни одного случая поломки масляного насоса.

5. Скручивание валов коробки передач и валика первичного привода имело место в 50% машин. После принятых мер на машинах 1935 г. были установлены наиболее жесткие валы и до сего времени не было ни одного случая поломки вала.

Приведенные факты характеризуют улучившиеся качество боемашин 1935 года.

Дав такую блестящую характеристику машине ШПАТЕР в мероприятиях на 1936 г. ставит следующие задачи:

Группа	требование	чем вызвано:
Главное сцепление.	Переконструировать муфту выключения гл. фрикциона.	Интенсивный насос нажимных рычажков при выключении фрикционов.
Коробка перемены передач	Переконструировать узел 3-й скорости /ликвидировать причины выключ.скорости/.	Самовыключение 2-й скорости.
" - "	Переконструировать узел передачи усилия на поперечный вал коробки.	1. Случай интенсивного износа конической пары. 2. Случай разрушения поперечного вала. 3. Усиленный нагрев подшипника.

Бортовой фрикцион	Центрировать ведущую часть фрикциона.	1. Перекос ведущей части фрикционов приводит к неполному выключению дисков. 2. Возможно разрушение подшипников.
- " -	Изменить установку фрикциона на мест.	1. Бортовой фрикцион крепится и держится только одной стороной /диск на валу бортовой передачи/. Вторая сторона только поддерживается.
Бортовая передача.	Усилить шестерни.	Интенсивный износ шестерен борт. передачи в тяжелых условиях работы.
	Изменить сальниковое уплотнение на ведущем /первичном/ валике.	Течь масла из под сальника.
Корпус.	Изменить конструкцию фальшборта с целью избавления от застревания грязи.	Застревание грязи между бортом и фальшбортом затрудняет вращение ведущего колеса. Появляющееся трение затрачивает много мощности мотора. Грязь очень трудно вычищать из машины.

Из существа поставленных задач видно, что ШПАТЕР в серьез ликвидировать дефекты не собирается, и вся эта возня с борьбой за качество, это было стремление показать видимость какой то работы. Возмем поставленные задачи и рассмотрим их по существу:

1. Главное сцепление:

По этому вопросу поставлена задача переконструировать муфту выключения, а усиление всего фрикциона в части пружин, дисок сознательно упущено и поэтому главный фрикцион ненадежен до сих пор.

2. Коробка передач:

Вопрос освещен, как решенный, а затем поставлены вопросы так, чтобы решать не весь вопрос о усилении всей коробки передач, с ея валами и шестернями, а решаются отдельные места и в результате коробка передач до сих пор не надежна.

24

3. Бортовые фрикционы:

Поставлена задача центрировать ведущую часть фрикционов и изменить установку фрикциона на месте, а вопрос усиления фрикциона обойден, а поэтому фрикцион неудовлетворителен.

4. Бортовая передача и корпус:

Задачи поставлены правильно, но не выполнены до сих пор.

В годовом отчете за 1936 г., который писал ШАТЕР, а подписал Военпред ЮРИХИН записано: Приложение № 5 выписка из отчета за 1936 год.

3. Качество машин:

а/ Образец утвержденный на 1936 год фактически представлял танк серии 1935 года, который не был проверен в эксплоатации и вошел в серию 1936 г. почти без изменений.

При проведении испытаний опытной машины были обнаружены следующие основные дефекты:

1. Плохое качество резины катков нижней подвески / Ярославский завод/.

2. Непригодность воздушного фильтра для мотора.

3. Пробуксовка и коробление дисков главного фрикциона.

4. Течи сальников бортовых передач и катков нижней подвески.

5. Поломка пружин нижней подвески.

6. Коробление и разрыв выхлопных коллекторов и ряд других менее значительных дефектов.

б/ Рекламации из В/частей только подтвердили выявленные нами дефекты ~~выявленные нами дефекты~~ при испытании опытной машины.

Всего заводом в 1936 г. было получено рекламаций на 11 машин, из которых 2 выпуска 1934 года,
" 6 " 1935 "
" 3 " 1936 "

в/ Заводом ввиду выявления дефектов и наших требований был внесен в машины 1936 г. ряд изменений:

1. Поставлен новый воздушный фильтр для мотора на всех машинах выпуска 1936 г. и 1935 года.

2. Ставятся коллектора новой конструкции.

3. Устанавливается новый мотор поворота большой башни со стопором нейтрального положения реостата.

4. Сделаны лючки в днище корпуса для доступа к бензопроводам.

5. Перенесен стационарный огнетушитель для удобства обслуживания мотора и другие незначительные изменения.

В связи с внесением указанных изменений и повышения требований к качеству работы, принятые в 1936 г. машины, лучше чем в 1935 году, за исключением резины нижних катков, которая на машинах 1936 г. почти [illegible] на всех Ярославского завода.

Произведенными в Ноябре и Декабря 1936 г. испытаниями, пультовое управление дало удовлетворительные результаты по поворотам машины и переключению передач, но требует еще доработки, т.к. за время испытаний были сорваны два первичных и четыре вторичных вала коробки передач, а последним испытании выяснилось, что воздух в трубопроводах конденсируется и происходит замерзание предохранительного клапана.

Из отчета за 1936 г. видно, что линия на очновтирательство продолжалась, т.к. попрежнему пишется о хорошем качестве машины Т-35, но вместе с тем замазываются истенные причины выхода из строя резины катков, этот вопрос освещался, как явление плохого качества резины, а не как результат превышения норм удельного давления на 200°, кроме того освещен вопрос о том, что коробка передач ломается и в 1936 г., но истинные причины не освещены и аварии коробок передач об"ясняются тем, что это произошло при испытании пультового упрпвления, которое еще не совершенно и поэтому коробки перемены передач ломались вследствие несовершенства пульт. управления, насамом же деле коробки перемены передач ломались по причине слабой их конструкции.

В 1937 г. всвязи с арестом ряда вредителей на заводе и разоблачением вредительства в ряде отраслей народного хозяйства пошли разговоры и в приемке АБТУ РККА о вредительстве по машинам БТ-7 и Т-35 и вот, что-бы отвлечь внимание работников приемки от действительной борьбы с вредительством пишется докладная записка ЦК и в АБТУ " О ПОЛОЖЕНИИ ДЕЛ С ВОЕННЫМИ ОБ"ЕКТАМИ И О ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ВРЕДИТЕЛЬСТВА". Эту докладную записку писал Сапрыгин и принимал участие в даче материалов по машине Т-35 ШПАТЕР. Приложение №6 выписка из докладной записки.

В результате работы ряда лиц по машине Т-35 записано: "Находящиеся в серийном производстве тяжелые боевые машины имеют ряд существенных недостатков. Пониженные проходимости по грязи и преодоление под"емов зимой были выявлены еще на первом образце, спроектированном опытным заводом им. КИРОВА в Ленинграде еще в 1933 г.

В течении трех лет завод № 183 обещается разработать конструкцию фальшборта, предохраняющую от попадания грязи в ходовую часть.

Наличие данного дефекта приводит к тому, что тяжелая машина в большую грязь может итти только на первой скорости.

В течении двух лет идут разговоры о разработке конструкции траков и шпор для гусениц в целях повышения проходимости в зимних условиях.

При существующих гусеницах машина в зимних условиях не может преодолевать под"емы больше 10°.

Эти два существенных недостатка значительно понижают боевые и тактические свойства машины.

Решение Правительства от 17.5-36г. о постановке на всех тяжелых боевых машинах снарядостойких лючков водителя до

сих пор не выполнено.

Из пред"явленных требований заказчика- 39 основных изменений по тяжелым боевым машинам - было сделано очень мало, а то, что сделано находится пока в чертежах и требует большого срока для испытания.

Перечисленные факты ставят под сомнения отношение к делу Заводоуправлением, а также со стороны бывшего Нач. 500 т. ЧЕЛПАН, Нач. КБ ВЕРА и Зав. Сборкой т. ГОРЕНДУРГА."

Из данного освещения вопроса видно, что все дефекты, которые выводят танк из строя скрыты и от АБТУ и от ГК ВКП/б/.

В годовом отчете за 1937 г. ШПАТЕР подписавший этот отчет попрежнему продолжает линию очковтирательства и пишет о том, что проведенные мероприятия во многом повысили качество машины, но под давлением фактов, массовых аварий машин / было получено 27 актов рекламаций/, вынужден признать ряд крупнейших дефектов, которые не замечал на протяжении ряда лет, вследствие этого и в отчете записано:

приложение №7 выписка из годового отчета за 1937г.

КАЧЕСТВО СЕРИЙНЫХ МАШИН

1. Машины выпуска 1937 г. представляют в основном образец 1936 г. с некоторыми изменениями. Список основных изменений внесенных в машину в 1937 г. прилагается/ см. список №..../.

Проведенные мероприятия во многом повысили качество машины, однако ряд существенных дефектов еще имеющихся в машине потребовали немедленной постановки их перед Заводоуправлением напредмет ликвидации их в машинах 1938г.

ОСНОВНЫЕ ДЕФЕКТЫ МАШИН:

1. Забивание грязью части пространства между бортом и фальшбортом / в ходовой части/ приводящее к необходимости двигаться на первой и второй скоростях на грязных участках пути.

2. Отсутствие специальных шпор на гусеницах приводящие к пробуксовке машины на мерзлом грунте на небольших под"емах. Преодолевание под"емов в зимних условиях всвязи с этим чрезвычайно затруднено и часто невозможно.

3. Недостаточная прочность шестерен бортовой передачи вызывающая поломки шестерен и выводящая из строя машину на продолжительный срок.

4. Недостаточная прочность деталей коробки перемены передач / в первую очередь валов/ приводящая к скручиванию валов при незначительной перегрузке машины.

5. Главный фрикцион машины расчитан на пониженный "МКР"; что приводит к быстрому перегреву дисков, их короблению и в результате этого к отказу в работе.

Список дефектов имеющихся в машине мною послан Заводоуправлению с требованием принять решительные меры к их устранению.

Отмечаю, что вопрос о слабости коробки и главного фрикциона ставился перед Заводоуправлением уже не впервые, однако меры принимаемые им не носят коренного характера и только затягивают проведение основных требуемых мероприятий, установки новой коробки и нового главного сцепления.

К числу существенных недостатков машины следует также отнести:

а/ недостаточно надежную работу стартеров в особенности на под"емах и спусках.

б/ недоброкачественная резина на катках нижней подвески.

в/ недостаточная мощность мотора, приводящая к пониженным средним скоростям / 10-12 клм. в час./

Качество машин выпуска 1937 года благодаря проведенным мероприятиям значительно выше , машин предыдущих выпусков. Однако для того, что-бы машина работала без отказно в тех тяжелых условиях в которых ей работать надлежит необходимо в первую очередь ликвидировать дефекты, которые в отчете приведены.

Резина на катках нижней подвески и по сей день продолжает оставаться неразрешенным вопросом, поскольку качество ее не может быть признано удовлетворительным.

Результаты испытания пульт.управления показали,что в сравнении с первыми выездами управляемость и маневренность намного возросли.
Наиболее слабыми местами в машине являются:

1. Дефект, который несмотря на неоднократные усилия шестерен и модернизацию подвергается авариям.

2. Недостаточная производительность компрессора.

3. Сравнительно частые случаи скручивания вторичного вала коробки скоростей при переключении/ пять/ вала за весь период испытаний/.

В настоящее время машина подготовляется для капитального ремонта, который будет произведен в Январе-Феврале 1938 г.

АКТЫ РЕКЛАМАЦИИ

За 1937 г. заводом было получено 27 актов рекламаций.Характер дефектов и принятые меры к их устранению видны из приложенной таблицы / см. таблицу № 3./.

Из данного документа подписанного ШПАТЕРОМ видно, что признавая ряд крупных дефектов, которые выводят из строя машину / шестерни борт. передачи, коробка передач, главный фрикцион/ ШПАТЕР попрежнему замазывает ряд вопросов,/бортовые фрикционы, броня/ подвеска / и не ставит резко вопрос о ненадежности машины, а наоборот дважды доказывает об улучшении качества машины в начале, перед перечислением дефектов он пишет:

" Проведенные мероприятия вомногом повысили качество машины" и после перечисления дефектов повторяет " КАЧЕСТВО МАШИН ВЫПУСКА 1937 г.БЛАГОДАРЯ ПРОВЕДЕННЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ЗНАЧИТЕЛЬНО ВЫШЕ МАШИН ПРЕДЫДУЩИХ ВЫПУСКОВ".

Во всех годовых отчетах в , которых освещались вопросы приложен об актах рекламациях количество полученных актов рекламаций № 8
было сознательно снижено например: в отчете за 1936 г. указа- сводка
но, что получено 11 актов рекламаций,на самом деле их было об актах
получено 17 шт., в отчете за 1937 г. указано, что получено рекламаций
27 актов рекламаций, на самом деле их было получено 39 штук. в отдел
Количество актов рекламаций из года в год резко возроста- 500
ло по мере роста эксплоатации машин Т-35,

Если сравнить количество выпускаемых машин с количеством поступавших актов рекламаций, то получится следующее:

1. В 1934 г. выпущено 10 машин. В 1935 г. было получено 6 актов рекламаций, если эти акты отнести к машинам выпуска 1934 г., то получится, что 60 % танков имели акты рекламации.

2. В 1935 г. выпущено 15 машин, а в общем итоге с выпуском 1934 г. стало 25 танков. В 1936 г. получено 17 актов рекламаций, если эти акты отнести к 25 машинам, то получится, что 68 % танков имели акты рекламации.

3. В 1936 г. выпущено 7 машин, а в общем итоге с выпуском 1934 г. и 1935 г. стало 32 танка. В 1937 г. получено 39 актов рекламаций, если эти акты отнести к 32 танкам, то получится, что 121,8% танков имели акты рекламации. Это свидетельствует о том, что некоторые танки имели по два рекламации.

4. В 1937 г. выпущено 10 машин, а в общем итоге с выпуском 1934, 1935, и 1936 г.- 42 танка. В 1938 г.за 9 месяцев получено 52 акта рекламации, если данные акты отнести к 42 танкам то получится , что 123,8 % танков имели акты рекламации. Это еще раз свидетельствует о том, что некоторые танки имели по 2 акта рекламации.

5. В 1938 г. за 9 месяцев выпущено 7 танков , а в общем итоге с выпуском за 1934, 1935, 1936, и 1937 г.выпущено-49 танков, на все эти танки, за все эти годы получено 114 актов рекламаций или 232,6%.

Таким образом на каждый танк получено более 2-х актов рекламаций, свидетельствующих о явной недоброкачественности принимаемой продукции.

Необходимо было бы бить тревогу, принимать решительные меры по коренному улучшению танков, но никаких мер принято небыло и танк продолжал поступать на вооружение РККА.

приложение №9 выписка из протокола парткома отдела 500

Характерно, что Партийная Организация Отдела 500 подняла вопрос о вредительстве с выпуском танка , в частности конкретно по коробке передач Партийный Комитет отдела 500 еще 2?.VI-1937г. вынес специальное решение о немедленном вводе в серийное производство новой конструкции коробки передач. ШАТЕР, как член Парткома принимал участие в данном решении, но новая коробка передач с вредительской целью не

введена до сих пор.

ОБЩИЙ В Ы В О Д:

Танк Т-35 ненадежен. Его ненадежность с вредительской целью поддерживалась работниками Заводоуправления и Военной Приемкой АБТУ РККА САПРЫГИН, ЮРИХИН, ШАТЕР, с тем, что-бы иметь на вооружении РККА ненадежную, дорогостоящую машину, которая вследствии поломки будет понижать боеспособность РККА и сковывать подвижность мотомех. частей.

ЧЛЕНЫ КОМИССИИ: /БАЙКОВ/
/ПАВЛОВ/
/К.ОЛЬХОВСКИЙ/

отп. 4-экз.
е.а.

Приложение № 1

Копия.

С.С.С.Р.

Наркомат Обороны Союза ССР

АВТО-БРОНЕТАНКОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ Рабоче-Крестьянской Красной Армии

7 Июля 1935 года

№ 94/0707

Пом. Военпреда АБТУ

тов. Шпатер

копия: РАЙИНЖУ АБТУ НА ХПЗ

Тов. ЛУЦЕНКО

Настоящим предлагается Вам отправиться к месту новой службы в гор. Харьков, где приступить к исполнению своих обязанностей Пом. Военпреда АБТУ на Х.П.З.

Райинжу АБТУ тов. ЛУЦЕНКО приказываю использовать т. Шпатера по его специальности.

Исполнение донести.

Ст. Инспектор Приемок АБТУ РККА Подпись
/ Аллилуев /

Верно:

Приложение: № 2. КОПИЯ

ВОЕНПРЕДУ -ЮЕНИНЖЕНЕРУ 3 РАНГА
при отделе 500 т.БАЛАНОВУ.

31

IO.X от ст. техника-техника интенданта 2 ранга
при отделе 500 т.БУДАНОВА П.А.

Довожу до Вашего сведения о том, что при испытании машин большими пробегами получается массовое явление расплавление и с воспламенением резины катков нижних подвесок.

Так например 4.X-38г. на машине № 0183-5 на 870км. произошло расплавление и горение резины, вследствие чего машина была выведена из строя. Несмотря на неоднократные сигналы о негодности резины, качество продукции не улучшается и поставка грузошин пониженного качества продолжается.

Считаю, что поставка данной резины с крайне низкими техническими показателями на боевые машины "Б" в дальнейшем не допустима, а поэтому прошу Вас принять самые решительные меры по выше указанных мною данных.

техник интендант 2 ранга /БУДАНОВ/
10.X-38г.
в е р н о:

Копия.

Секретно.
Зак.2-3

Начальнику 4-го Отдела АБТУ РККА

тов. ФЕДОТОВУ.

32

Д О К Л А Д

О ВЫПОЛНЕНИИ ЗАКАЗОВ АБТУ РККА НА ЖПЗ

за 1934г.

П.

По машинам Т-35.

I. Задано по договору на 1934г - - - - - - - 10 машин
Принято " " " " - - - - - - - 10 "
Отправлено в войсковую часть - - - - - - 2 "

Остальные 8 машин находятся на устранении дефектов после пробегов и их окончательной укомплектации.

Машина Т-35 производством освоена и является вполне боевой единицей.

3. По БД-2.

Собрано и продолжает находиться в испытаниях на станде и на танках 3- Дизель-мотора.

БД-2 как опытный образец производством освоен.

Гарантийный срок работы опытного дизеля на танке БТ 50 часов.

Районный Инженер
АБТУ РККА / подпись/ Луценко

Верно:

Снято 4 копии
выписка из отч.
за 34г. инв. № 01127
кит.

Приложение №4
к п. 1 и я.

СЕКРЕТНО. Экз. № 2

Исходящий № 2/с

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ.

ПО ПРОИЗВОДСТВУ МАШИН Т-35 В ДИЗЕЛЬНОМ ЦЕХЕ

УЧАЛЬНОВОГО ПАРОВОЗОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА

За 1935 год.

BAIL MFG. CO. No. 1124D CHAIN

ШАССИ МАШИН.

34

Танк Т-25А выпуска 1925 г. по своим качествам выше машин выпуска 1934 года.

Об"ясняется это изменениями, которые были внесены в конструкцию машины 1934 года.

Внесенные изменения в основном перечислены ниже в таблице:

Наименование группы	Какие внесены изменения.
Система смазки:	I. Вместо циркуляционной смазки имевшейся ранее в коробке передач и вторичном приводе вентилятора, введена смазка разбрызгиванием. При чем смазка заправляется непосредственно в коробку и в картер привода. Для первичного привода вентилятора специально разработана циркуляционная система смазки с установкой специального масляного бачка и насоса. 2. Вместо имевшихся на старых машинах змеевика и масляной секции в системе водяного радиатора для охлаждения масла мотора, в новых машинах змеевики совсем устранены, а для охлаждения масла поставлен специальный, масляный радиатор
Охлаждение мотора.	I. Емкость водяных радиаторов увеличена благодаря освобождению секций радиатора ранее использованных для охлаждения масла. Емкость увеличена с 95 до 120литров. 2. Введены 7-ми звенные жалюзи на крыше трансмиссионного отделения, дающие возможность более рационально использовать воздушные потоки для охлаждения машины /жалюзи открываются под различными углами/ 3. В люке под мотором сделано специальное отверстие для спуска воды. Этим устранена необходимость снимания люка во время спуска воды из мотора.
Коробка перемены передач	I. Вместо 5-ти скоростной коробки /вперед/ в машине 1925 года коробка имеет 4 скорости вперед и одну назад. 2. В шестерне 4-й скорости устранено кулачковое переключение. 3. Модуль зуба шестерен увеличен с 8мм до 9 м/м

4. Изменены валы коробки.

Электрооборудование. Разработана новая схема электрооборудования.

Сиденья

I. Добавлено одно сиденье в большой кабине / вместо 2-х /.

2. Сиденье руководителя сделано регулирующимся.

Мотор

Вместо замены масляных помп на моторе производившейся в цеху /оборочном/ замена производится заводом изготовителем./Моторы приходили с парниковой помпой/, а в цеху устанавливали шестеренчатую.

Благодаря вышеуказанным изменениям случаи выхода из строя моторов резко сократились.

В частности устранены следующие недостатки имевшие место в машинах выпуска 1934 года.

I. Перегрев мотора систематически замечавшийся ранее, теперь совершенно устранен. Температура масла достигавшая в старых машинах во время испытаний 90-100°, сейчас не превышает 75-80°.

Такое же положение имеет место с перегревом воды.

II. Поломка шестерни в коробке передач имела место во всех машинах.

Ввиду этого, пришлось исключить вторую скорость из коробки и пользоваться оставшимися скоростями.

В новых коробках не было ни одного случая поломки шестерен.

III. Совершенно устранена имевшая место в старых машинах течь из под сальников коробки и вторичного привода.

IV. Недостатками с работой масло-помпы, какие имели место почти в каждом моторе, теперь в связи с тем, что моторы мы получили с уже установленными помпами - не было ни одного случая поломки масляного насоса.

V. Скручивание валов коробки передач и валика первичного привода имело место в 50% машин. После принятых мер на вновь выпускаемых машинах 1935 г. были устранены наиболее жесткие валы и до сего времени не было ни одного случая поломки вала.

Приведенные цифры характеризуют улучшившееся качество машин 1935 года.

В процессе производства и испытания машин в 1935 г. был выявлен еще ряд недостатков и устранение которых нами были приняты меры.

В основном эти дефекты сводятся к следующему:

Характер дефекта	Что сделано.
Самовыключение последней второй скорости по время движения машины на крутых подъемах и при разгоне. /на всех машинах/	1. Усилен синхронизатор на передачах коробки передач и в кулисе. 2. Усилен синхронизатор коробки передач. 3. На верхней планке кулисы, где имеется "пробоина" с порой для "синхронизатора рычага переключения скоростей" в положении II скорости.
Разрушение подшипника ведомой шестерни заднего моста /в случае/	Изменена посадка подшипника в чашке заднего фланца.
Интенсивный износ последней пары передач	Изменен состав смазки заднего моста.
Интенсивный износ конической пары шестерен в коробке передач.	В коробке на валике привода насоса установлена предохранительная более интенсивная смазка шестерен.

Основной недостаток машин производства I-85 года является самовыключение 2-й скорости.

Это явление результат конструктивного недостатка коробки передач.

Для устранения этого недостатка были приняты меры:

1. Усилен /с остроконечным/ конструктивный вал /для уменьшения вредного влияния и прогиба вала/.

2. Усилена синхронизатор в коробке и кулисе.

Однако причина явления самовыключения устранена не была.

После ряда испытаний наиболее эффективной мерой оказалась установка крепкого стопора на планке кулисы управления для выключения второй скорости.

Этот стопор запирает рычаг переключения и включения 2-й скорости не может быть передвинута без поднятия на рычаге переключения храповой защелки.

Такие стопоры устанавливаются на всех машинах и устраняют указанный выше недостаток.

Устранением дефекта будут переключения, которого имеется еще только много недостатков, которые по всему видно будут и должны быть устранены в машинах 1936 года.

Необходимые изменения в машине приведены ниже в таблице:

Группа	Требование	Чем вызвано
Смазка смазки	Поставить дополнительный масляный насос в картере у маховика.	При длинной трубке от масляного к цилиндру водителя, манометр, в особенности зимой дает неверные показания.

Главная эксплоат.	Переконструировать муфту включения гл. фрикциона	Интенсивный износ кулачков при включении фрикционов.
Коробка перемены передач.	Переконструировать узел 2-й скорости /ликвидировать прямые включ. скорости/	Ограничивание 2-й скорости.
"	Переконструировать узел передачи усилия на поперечный вал коробки.	1. Случаи интенсивного износа конических пар.
		2. Случаи разрушения шлицевого вала.
		3. Ухудшение чистоты зацепления.
"	Изменить диаметральные и конструктивные размеры I и II скоростей коробок.	При переходе с I-й на вторую скорость машина останавливается.
Бортовой фрикцион	Контролировать ведущую поверхность фрикциона.	1. Перекос ведущей части фрикционов приводит к неполному включению дисков.
		2. Возможно разрушение подшипников.
"	Изменить установку фрикционов на валу.	1. Бортовой фрикцион включается и работает только на одной стороне /диск на валу бортовой передачи/ Вторая сторона только поддерживается.
Бортовая передача	Усилить шестерни	Интенсивный износ шестерен бортовой передачи и главной ведущей пары.
	Изменить сальниковое уплотнение на ведущем /первичном/ валике.	Течь масла из под сальника.
Корпус	Изменить конструкцию подборта с целью избавления от электрических грязи.	Электрические грязи между бортом и подбортом затрудняют вращение ведущего колеса. Появляющиеся трещины затрачивает много мощности мотора. Грязь очень трудно вычистить из машины.
Вентсбаки	1. Усилить крепление баков. 2. Усилить устойчивость против опрокидывания.	Частая течь баков во время эксплоатации. Случаи разрушения в машинах.

Электрооборудование.	Установить отдельное питание рации.	Во время поворота башни мотором, должно быть питание снято.

ОПЫТНАЯ РАБОТА.

Большим недостатком в производстве машин Т-35-А надо считать отсутствие опытных работ по машине.

Вновь конструируемые механизмы устанавливаются на машины серийного выпуска, без предварительного испытания. Следствием этого и является чрезвычайно медленное устранение дефектов имеющихся в машине.

1. Новая коробка передач была сконструирована и затем поставлена на машину без испытаний.

Одновременно в серийное производство были запущены все коробки.

Недостатки коробки обнаружившиеся во время испытаний серийных машин, не могли уже быть устранены во всех остальных коробках т.к. они все уже были в производстве, кроме того времени и конец года оставалось мало, а серьезное изменение конструкции коробки требовало много времени и средств, сверх программы.

При наличии же опытной машины или хотя бы установки, коробку можно было испытать еще в начале года.

2. Характер износов шестерен коробки передач не может быть так же точно установлен, так как требует неоднократного вскрытия и снятия с машины. Это не не может быть сделано во время работы машины.

ВОЕНПРД АВТОБРИГАДА - ПОДПИСЬ / ПЛАТОВ/

Проверил-подпись не разборчива.

Верно: Комиссар: [illegible]

Приложение №5
К п. 2.

СЕКРЕТНО.

Исх. № 45/с
21/I-37 г.

39

НАЧАЛЬНИКУ 5 ОТДЕЛА АВТУ РККА
ВОЕНИНЖЕНЕРУ I РАНГА
т. ЮПОСОВУ.

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

ПО ПРОИЗВОДСТВУ ЗАКАЗА Т-26 В ДИЗЕЛЬНОМ ОТДЕЛЕ

ХАРЬКОВСКОГО ПАРОВОЗОСТРОИТЕЛЬНОГО

ЗАВОДА

ЗА 1936 ГОД.

3. ЗАВОДСКИЕ ДАННЫЕ.

а/ Образец, утвержденный на 1936 год заводом предоставлял такой серии 1935 года, которая не был проверена в эксплоатации и взята в серию 1936 г. почти без изменений.

При проведении испытаний опытной машины были обнаружены следующие основные дефекты:

1. Плохое качество резины катков нижней подвески /Ярославский заводу/

2. Непригодность воздушного фильтра для мотора.

3. Пробуксовка и коробление дисков главного фрикциона

4. Таяние сальников бортовых передач и катков нижней подвески.

5. Поломка пружин нижней подвески.

6. Коробление и разрыв выключения коллекторов и ряд других менее значительных дефектов.

б/ Рекламации из В/частей только подтвердили выявленные нами дефекты при испытании опытной машины.

Всего заводом в 1936 году было получено рекламаций на 11 машин из которых:

Две выпуска 1934 года.

Шесть " 1935 г.

Три " 1936 г.

По всем рекламациям были выданы новые детали для восстановления машин за исключением машин 1934 г. на которых ряд ремонтировался заводом в Декабре 1936 г.а вторая /Л...Т.../ прибыла в начале Января 1937 г. в ремонт на завод.

в/ Заводом ввиду выявления дефектов и наших требований был внесен в машины 1936 года ряд изменений:

1. Поставлен новый воздушный фильтр для мотора на всех машинах выпуска 1936 года г. и 1935 г.

2. Ставятся коллектора новой конструкции.

3. Устанавливается новый мотор поворота большой башни со стопором нейтрального положения реостата.

4. Сделаны лючки в днище корпуса для доступа к бензопроводам.

5. Перенесен стационарный огнетушитель для удобства обслуживания мотора и другие незначительные изменения.

в связи с внесением указанных изменений и повышения требований к качеству работы, принятые в 1936 году машины лучше чем в 1935 году, за исключением резины нижних катков, которая на машинах 1936 г. почти на всех Ярославского завода".

5. ОПЫТНЫЕ РАБОТЫ.

На 1936 г. заводу по нач. Т-35 А было дано по договору и дополнительным соглашением опытных работ на сумму -256.000

а/ Семь опытных работ заводом окончены и включены в перечень изменений" на отдельную машину 1937 г./машина испанца, прожектора ночное" с крышкой компас, проводка под танко Т1-ВК-2 масляный бак с фильтром, спецукладка и аркадные сидения и подножки в средних башнях.

б/ Чертежи коробки передач и главного фрикциона для более мощного двигателя сделаны. В этом году будут изготовлены механизмы и испытаны.

в/ Новый дольборт спроектирован на корпусе из цементованной брони и с получением такового будет испытан.

г/ Опытные траки изготовляются для испытания".

д/ Чертежи для монтажа стабилизатора "ТОЧ"а и ПУАТ-35 сделаны.

е/ Испытание дымприбора з-да "КОМПРЕССОР" проведено но требует повторения.

В целом опытных работ сделано на 216.000 руб. т.е. 84,3% годового плана.

Кроме вышеуказанных работ Конструкторским Бюро спроектированы корпуса с башнями /два варианта/ из цементованной брони и идет работа по проектированию конических башен к машине Т-35А

Для ускорения проведения экспериментальных работ в отделе образована опытная группа, чем положено начало организации опытного цеха.

6. ОПЫТНЫЕ МАШИНЫ.

В Апреле 1936 года заводу была дана одна новая машина Т-35А для проведения испытания механизмов и экспериментов:

На 1.I-1937 г. машина прошла 1540 клм. За это время на ней были произведены все испытания согласно программы АБТУ, за исключением артиллерийского обстрела, который был назначен на конец Декабря и перенесен на Февраль 1937 г.

Выявленные при испытании дефекты были учтены при составлении плана новой машины на 1937 г.

На пробегах машина показала следующие данные:

1. Максимальная скорость на IУ передаче - 32 клм.

2. Дальность при полном расходе горючего 110-130 клм.

3. Под"ем на I передаче 20°

4. " на задней ходе 25°

5. Брод при ширине 100 м. глубиной 1,7 м.

6. Ломка деревьев /дуб/ 68 см.

Отчет по испытанию составляется и будет закончен по получении материалов из Санитарной части 5 отд. Танк. Бригады по утомляемости водителя и команды, а также отдела на Чугуевском полигоне.

Кроме опытной машины на одной из принятых машин Сортхлебзаво смонтировало пультовое управление.

Произведенными в Октябре и Декабре 1936 года испытаниями, пультовое управление дало удовлетворительные результаты по поворотам машины и переключению передач, но требует еще доработки т.к. во время испытаний были обнаружены и перечислены в 4 вторичных была коробки передач, а в последнем испытании выяснилось, что воздух в трубопроводах конденсируется и происходит замерзание предохранительного клапана.

Над разрешением этих вопросов работает сейчас Сортхлебзаво.

8.ОБОСНОВАНИЕ КАЧЕСТВА МАШИН Т-28А

СЕРИИ 1937 г.

а/ Испытания опытной машины, рекламации Войсковых частей и ремонт машин дали возможность в 1936 г. выявить дефекты машины, их конструктивные, так и эксплоатационные.

При обсуждении вопросов об изготовлении отдельной машины Т-28А для заводов на 1937 г. нами было предложено требование по всем выявленным и настоящему времени дефектов.

Основные изменения по "Перечню": модернизация сухого вулкан коробки передач, изменение сборки передач и приключений, усиление пружин нижней подвески, введение нового конструкции сальниковых уплотнений в сборке передач и натяжных нижней подвески, установка компаса, прожектора ночной стрельбы и другие изменения и улучшения.

На машинах декабрьского выпуска некоторые изменения уже осуществлены. Например: сделаны чехлы на сидения и спинки, сделано раздельное включением всех плафонов освещения, поставлены комплекта новой конструкции, устранявшие ремни для крепления брезентов и приспособлены к каждой машине альбом фотографий, чертежей первым механиком машины.

Все вышеуказанные мероприятия дают полную гарантию того, что машины серии 1937 г. будут не хуже чуть машин выпуска 1936 г. не только в конструктивном отношении, но и по качеству изготовления деталей, сборки механизмов, внутренней отделки и монтажа машины в целом, что обеспечит ее эксплоатацию и прибавит боевые качества.

Верно: ВОЕННЫЙ АГЕНТ В ГЕРМАНИИ
ПОЛКОВНИК ЗАПОРОЖЕЦ /ЗАПОРОЖЕЦ/

Приложение № 6

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

О ПОЛОЖЕНИИ ДЕЛ С ВОПРОСАМИ ОБ"ЕКТИВНОСТИ И О ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ВРЕДИТЕЛЬСТВА.

Стр. 3.

Находящиеся в серийном производстве зимние боевые машины имеют ряд существенных недостатков. Поэтому не прекращаются на грязи и преодолении "снежных целин" были выявлены еще на первом образце, спроектированном в 1939 году опытным заводом имени Кирова в Ленинграде.

В течении 3-х лет завод и НИБТ обязуется разработать конструкцию балансира, предохраняющую от попадания грязи в подшипники.

Наличие данного дефекта приводит к тому, что гусеничная машина в большую грязь может итти только на 1-й скорости.

В течении двух лет идут разговоры о разработке конструкции траков и пнер для гусениц в целях повышения проходимости в зимних условиях.

При существующих гусеницах машина в зимних условиях не может преодолевать подъемы больше 10°.

Эти два существенных недостатка значительно понижают боевые и тактические качества машин.

Решение правительства от 14/V-40 г. о поставке зимних боевых машин снарядами для испытания моторов водителя до сих пор не выполнено.

Из предъявленных требований заказчика - 24 экземпляра машин по тяжелым боевым машинам - было сделано очень мало, а то, что сделано находится пока только в чертежах и требует большого срока для испытаний.

Пересмотрены заказ отдела снабжения относительно и долу Завода Ворошилова, а также состоянии бывшего Начальника отдела ВОО т. Фадина, Нач. ОТ-Бора и Зам. Сборкой т. Ерусалимского.

стр. 4.

Скрытие преступных замыслов работы различными техническими "недоделками" нигилизм практического технического руководства бывшего начальника ОТ Ворошилова и его заместителя Кривенова, бросающих на произвол судьбы танков, не доводящих до конца испытания моторов и многие неправильно спроектированные и не испытанные конструкции агрегатов в зимних частях.

Стр. 7.

Работа НИ не всегда стоит на высоком уровне. Отмечены случаи грубых ошибок в расчетах, допущенных в экземплярах машин и в чертежах. Часто работники НИ с своем большинстве мало грамотны, не достаточно технически грамотны. Даже надзор рабочих спецобразования не всегда может своевременно проверить агрегаты и руководить ремонтом.

Серьезных недостатков. НИ не обеспечен и не оборудован КИП пользуется обычными техническими инструментами, не имеется своевременно усовершенствованных и специальных

Отдел заводских испытаний не контролирует зимнюю работу.

Очень мало НИ завода помогает при испытании боевых машин. Наличие большого числа [illegible] не дает возможности [illegible] борьбе за высо-

[illegible] командного начальствующего состава, не имеющего высших военных академий, но имеющего высокие качества и способности, выдвинутого в ответственные и ответственные должности Военными Советами и Политорганами фронтов, армий и военных округов, предлагаю считать [illegible] /Воробьева/ Ивана Ивановича, [illegible] "Комиссаров" и др.

Тов. Воробьев соответствует занимаемой должности и может быть использован на [illegible] должности.

44

п/п Военный Инженер 2 ранга /Воробьев/

Верно: Секретарь:

Приложение № 4

I. В ЦЕХЕ ТИПА ОТДЕЛКИ "500" ЗАВОДА 182 ЗА МАЙ

ПО МАШИНАМ з-38 за 1937 год.

48

ЗАМЕЧАНИЯ ОТДЕЛКИ МАШИН.

I. Машины выпуска 1937 года представляют в основном образец 1936 года с некоторыми изменениями. Имеем серьезные изменения внесенные в машину в 1937 году применяется / см.список №.../

Проведенные мероприятия во многом повысили качество машины, однако ряд существенных дефектов еще имеющихся в машине потребовали периодической постановки их перед Заводоуправлением на предмет ликвидации их в машинах 1938 г.

ОСНОВНЫЕ ДЕФЕКТЫ МАШИН.

I. Забивание грязью щели просвета между буксой и кольцом / в задней части/ приводящее к перегреванию и выплавлению буксы на главных участках магистрали.

2. Отсутствие специальных жиров на пусковых, приводящее к пробуксовке машины на мокрых грунтах при высоких подъемах. Предохранительное под"ездное в зимних условиях и весьма трудоемко затруднительно и часто неудовлетворительно.

3. Недостаточная прочность шестерен боковой передачи, выявленная полевой эксплоатацией и выдвижения из строя машины на продолжительный срок.

4. Недостаточная прочность деталей коробки скоростных передач / в первую очередь валов/ приводящая к поступлению валов при полевой эксплоатации в ремонт.

5. Плохая работа тормозной системы машины, приводящая к "юзу", что приводит к быстрому перегреву дисков, их коробление и к разрыву от этого и ремонту в заводе.

Данный дефект приводился в течение всех полевых испытаний. Заводоуправление с предыдущими приказами о снижении веса и их применении.

Отмечено, что вопрос снижения веса не снят, однако мер применяемых согласно приказа Завода не дало. Машина по-прежнему имеет большой вес. Все же не имеет конкретного перечня и плана мероприятий, устраняющих недостатки и полного плана основных мероприятий, что будет перечислено ниже.

Ряд существенных недостатков машин, следует отнести:

а/ недостаточно надежную работу генератора и аккумулятора на подъемах и спусках.

б/ Недоработка системы и режима не четких машин тормозной.

в/ недостаточная мощность мотора приводящая к пониженным средним скоростям / 10-12 км.час/

В течение 1937 г. и в первом 1938 г. многократно проводились мероприятия направленные на устранение вышеуказанных дефектов, однако они не дали должного результата. Основными причинами, не дающими возможности в полной мере устранить и получить удовлетворительные результаты, являются:

1. Отсутствие в производственных условиях завода специальных приспособлений, необходимых в полную меру, которые в течение пятилетки не были введены.

ПРОМЫШЛЕННЫЕ ОПЫТНЫЕ РАБОТЫ.

46

Опытные работы для машин Т-05 имеют особое значение потому, что конструктивные части не могут еще нами полностью усвоены для машины, а потому определить и устранение всех недостатков могут в наиболее полной производственной обстановке в период опытных работ.

Исходя из требований, предъявляемых опытом эксплоатации машины, а также из требований АВПИ по дальнейшей модернизации составлен список опытных работ на 1937 год, который здесь прилагается /см.список/

Из списка видно, что часть наших требований заводом совершенно не выполняется как например:

Оборудование для отепления машины, проект установки колодок термитной химзащиты, часть работ задерживается не по вине завода, а те работы, которые заводом выполнены в том, или ином об'еме, совершенно не укладываются в сроки установленные договором.

Помимо работ изготовляющихся по договору с АВПУ, заводом проводились и др. опытные работы как по линии НИИ так и по нашим требованиям в связи с какими либо недостатками выявленными в процессе эксплоатации машины.

Основные из этих работ приводятся ниже:

Дополнительный список опытных работ.

№ п.п.	Наименование работы	Цель и какие испытания работы	Примечание
1.	Установка кормовой защитной /огнемет/	Материальная часть готова. Смонтировать на машину.	Чертежи не утверждены.
2.	Изготовить траки со шпорами для более надежного движения по торфяному грунту.	Чертежи готовы, модель изготовляется.	
3.	Усиление шестерен бортовой передачи.	Чертежи изготовлены. Изготовляются заготовки в кузне.	
4.	Грузовые цепи на крышках подвесных сделать увеличенного диаметра для лучшего очищения от грязи.	Цепи изготовлены / 4 шт./ и в ближайшие дни будут испытаны.	
5.	Усиление по замечаниям крепежных винтов подвески для обеспечения прочности.	Чертежи отданы в производство.	
6.	Улучшение смазывания шаровых упоров подвески на новых машинах подвески.	Выданы задания студенту в производство.	
7.	Проект защиты машины от воздуха на машину.	Изготовлен эскиз. Проект не утвержден.	
8.	Перекрашивание машин в другие цвета.	Цвета изготавливаются в заводских и лабораторных условиях.	

9. Нельзя ли изготовить дверки для водителя.	Изготовлены согласно просьбе.
10. Изготовление "жалюзи" на передних радиаторах, для лучшего регулирования охлаждения.	Частично изготовлены. Опущено в первое время.
11. Желательно иметь сравнительно перископов изготавливаемых по образцу" крыши.	Перископы изготовлены. Крыши в производстве.

Резина на задних рессорах подвески в целом день продержится, оставаясь удовлетворительной, поэтому заменять ее не нужно, если только не будет замечено ухудшения качества.

Коробка скоростей, приобретенная новым заводом Дрейзена, успешно заменила коробку, поставленную заводом Бергеса. Подвески, на опытной машине примененные, оказались вполне удовлетворительными, поэтому они были введены в серию. Были изготовлены две опытных машины с новыми подвесками, которые в настоящее время находятся на испытании. Результаты испытаний будут доложены особо.

Две машины с корпусами по экспериментальной броне. Вопрос о качестве этой брони будет решен после испытания этих машин. Результаты испытаний будут также доложены особо.

На этих машинах опробованы и новые типы задних дверей. Одним из них, более простым, чем применяемый на машинах, является дверь, открывающаяся не вперед, а назад. Этот тип двери также будет испытан на этих машинах.

Одновременно с этим на машинах испытывается новая конструкция задних крыльев, которая, по-видимому, значительно снизит шум, производимый машиной при движении.

Работая в этом же направлении по снижению шума, мы попробуем установить новые передние крылья, которые, как показали испытания, дают несколько лучший результат.

Кроме того, мы снимем лист дюралюминия с передних крыльев и попробуем поставить вместо него стальной лист, что также должно дать несколько лучшие результаты при испытании.

Кроме того, мы снимем лист дюралюминия с передних крыльев и попробуем поставить вместо него стальной лист, что также должно дать несколько лучшие результаты при испытании.

В связи с этим я считаю целесообразным на всех машинах задние крылья сделать такими, как на опытной машине, которая была испытана на Гороховецком полигоне в 1932 году.

Работая в этом же направлении по снижению шума, мы попробуем установить новые передние крылья, которые, как показали испытания, дают несколько лучший результат.

Кроме того, мы снимем лист дюралюминия с передних крыльев и попробуем поставить вместо него стальной лист, что также должно дать несколько лучшие результаты при испытании.

В связи с этим я считаю целесообразным на всех машинах задние крылья сделать такими, как на опытной машине, которая была испытана на Гороховецком полигоне в 1932 году.

2. ОБЩИЙ ОБЗОР РАБОТЫ И ЕЕ РЕЗУЛЬТАТЫ (ПРОДОЛЖЕНИЕ).

Машины в производстве уже 4-ый месяц и испытываются. За весь период испытаний машин прошло 1412 км.

Результаты испытания двух опытных подвесок, как в сравнении с первыми вполне удовлетворительны и многие являются:

Наиболее слабым местом в машине является:

1. Подвеска, которая несмотря на неоднократные усилия конструкторов и модернизацию подвергается замене.

2. Недостаточная производительность компрессора.

3. Частичная поломка шлицев ведущего вала коробки скоростей при переключении 1-ой и 2-ой передач.

Ремонта, который будет произведен в февраль-апреле 1933 года.

АКТ. ИСПЫТАНИЯ.

За 1932 год заводом было получено 37 актов рекламаций. Характер дефектов и принятые меры к их устранению видны из прилагае-

ом полиц / см. прод. № 3 /

ГНАТВ.

Верно:

Секретарь: Ялам

48

СЕКРЕТНО

Копия:

49

СВОДКА ПО РЕКЛАМАЦИЯМ за 1937 ГОД

таблица № 3.

№ дата поступл. акта рекламац.	№ машин и дата получен. машин из з-да	краткое содержание рекламации	принятые меры	ПРИМЕЧАНИЕ.
14.II-37	339-30 15.I-36г.	Отказ в работе стартеров СМТ. 1. Подгорание контактов. 2. Срыв зубьев шестерен стартеров. 3. Срезание и свертывание гаек и контргаек на шпинделе стартера.	выданы три стартера 9.II-37г.	Аварии произошли с Июля 1936 г. до Февраля 1937 года.
8.II-37	148-25 25.I-37	1. Срез зубьев шестерни стартера. 2. Сбиты гайка и контргайка шпинделя. 3. Сломан хвостовик шпинделя.		
3.IV-37	220-29 23.9-36	Течь масла из под сальникового уплотнения первичного привода вентилятора.	Первичный привод снят после чего установлено новое сальниковое уплотнение /новой конструкции/.	Новый узел сальникового был разработан К.Б. по нашему настоянию и при испытаниях показал вполне удовлетворительн. результаты. Новые сальниковые уплотнения будут установлены на всех машинах.
26.VI-37	329-48 15.I-36	Во время стрельбы разбиты: 1. Стекла фар -2шт. 2. " плафонов-4шт. 3. Сломан ограничитель нижней подвески 2 штуки. 4. Простелян глушит.	Разбитые и сломанные детали заменены.	В связи с простелом глушителя из пулемета задней малой башни-приняты меры к устранению этого дефекта.
28.VI-1937г.	0183-7 7.6-36г.	Разбиты стекла фар " плафонов Простел глушителя.	Разбитые стекла заменены.	

2.	3.	4.	5.	6.
	270-27 23.9-36г.	Течь масла из подсальников первичного привода.	Ввиду невозможности прекращения эксплоатации машины сальники не заменены.	5т
25.6-37	238-I4 31.I-36г.	1. Стук в моторе 2. Трещины в выхлоп. коллекторах. 3. Скручен карданный валик первичного привода.	I. Силами завода устранен и новый мотор в в/ч. 2. Выхлопные коллектора не заменены. 3. Карданный валик заменен.	При разборке мотора обнаружена поломка коленчатого вала. Мотор проработал всего 84 ч. О поломке сообщено заводу изготовителю.
25.6-37	7I5-62 26.3-37г.	1. Сломаны два ведомых диска вторичного привода вентилятора. 2. Разбиты стекла фар и плафонов.	I. Выданы новые диски.	
I7.VI-37	0I83-7 7.6-36	1. Срезан первичный вал коробки перемены передач.	1. Выдан новый вал.	
		2. Образовались трещины на барабане бортового фрикциона.	2. Заменен барабан бортового фрикциона.	
		3. Сломан валик вилок	3. Выдан новый валик.	
25.6-37	983-I5 /200982/ 23.4-37	Отказ в работе динамо	Динамо не заменено. Выясняются причины аварии.	
25.6-37	238-74 22.3-36г.	Стук в моторе	Силами завода установлен мотор. Мотор принадлежит в/ч	В моторе оказался сломаным колен.вал. Мотор проработал 126 часов, об аварии сообщено заводу изготовителю.
25.7-37	220-29 23.IX-36	1. Сломана ведущая шестерня второй ступени борт.передачи.	поставлены новые шестерни.	
		2. После разборки обнаружено: а/ поломка трех роликовых подшипников. б/ненормальный износ зубьев шестерен.	2. Передача установлена на машину силами завода.	
I.8-37г.	983-I5	1. Трещины в картере поворотного механизма второй башни.		

2.	3.	4.	5.	6.
		2. Карданный валик вентилятора имеет ненормально большой люфт.		
1.8-37г.	715-61	Испортился масляный аэротермометр /трещины по пайке/.		
-	148-25	1. Сваливание левой гусеницы. 2. Задевание гусеницей головок заклепок на левом борту корпуса.		
		3. Трещины в местах сварки на коллекторах- 2 шт.		
		4. Сорвана резьба в латунных гайках при снятии коллекторов- 30 шт.		
		5. Пробиты медно-асбестовые прокладки коллектор. 6 шт.		
		6. Сошла резина с бандажей нижних катков- 4 шт.		
		7. Разбиты стекла плафонов.		
		8. Скручен гибкий вал тахометра.		
1.8-37г.	148-30.	1. Трещины в местах сварки на коллекторах -2шт.		
		2. Сорвало латунных гаек на коллекторах-16 шт.		
		3. Сорвано латунных контр. гаек на коллекторах-8 шт.		
		4. Пробито медно-аз.прокладок на коллекторах -6шт.		
		5. Сорвано шпилек для крепл. коллекторов-5 шт.		
		6. Разбито стекол плафонов -5 штук.		
23.8-37г.	270-28	1. Трещины в местах сварки на коллекторах.-2 шт.		
		2. Сорвало латунных гаек на коллекторах-13 шт.		
		3. Сорвано латунных контр. гаек на коллекторах-9 шт.		
		4. Пробито медно-асбестов. прокладок на коллекторах 8 штук.		

2	3	4	5	6
		5. Разбито стекол плафонов-3шт.		
		6. Разбито стекол передних фар - 1 шт.		
		7. Сломано-6 шт. пружин нижней подвески.		
		8. Трещины в обеих коллектор. мотора.		
		9. Трещины в лопастях вентилятора.		
		10. Сломано 2 зуба на ведущем колесе.		
		11. Порван тросс для натяжки гусениц.		
		12. Слетела резина на катках нижней подвески.		
		13. Сорвана резьба латунных гаек выхлопн. коллекторов у 18 шт.		
		14. Сорвана резьба латунных гаек выхлопных коллекторов.-4 шт.		
	23.8-37г.	I83-7	I. Трещины на ступицах фланца борт. фрикциона.	
			2. Трещины в обеих коллекторах мотора.	
			3. Сорвана резьба латунных гаек выхлопн. коллекторов- 18 шт.	
			4. Сорвана резьба контр. гаек выхлопных коллектор. 6 штук.	
			5. Пробиты медно асбестовые прокладки выхлопн. коллекторов 12 штук.	
	23.8-37г.	220-37	I. Скручен вторичный вал коробки п.п.д I2I-I7-04	
			2. Сорвано зубьев на венце ведущего колеса д.I3I-2 - 3 шт.	
			3. Порван тросс для натяжки гусениц.	
			4. Сломано пружин нижней подвески - 4 шт.	
			5. Трещины на лопастях вентилятора- 4 шт.	

2.	3.	4.	5.	6.
		6. Трещины в выхлопных коллекторах 2 шт.		
		7. Сорвана резьба на латунных гайках коллектор.мотора-24шт.		
23.8-37г.	339-75	1. Скручен вторичный вал коробки п.п. -1 шт.		
29.8-37г.	148-25	1. Сломана шестерня д.126-7 борт. перед.- 1 шт.		
		2. Сломан сепоратор борт.п.-1шт.		
		3. Сломаны пружины нижней подвески - 4 шт.		
		4. Трещины на лопостях вентилятора-4 шт.		
		5. Трещины на выхлопн.коллекторах- 2 шт.		
		6. Сорвано 12 шт. медных гаек коллекторов мотора.		
		7. Пробито медно азб.проклад. коллектор.мотора-6шт.		
29.8-37г.	715-62	1. Скручен вторичный вал коробки п.п. - 1 шт.		
		2. Трещины на 28 траках гусениц.		
		3. Трещина на лопостях вентилятора - 3 шт.		
		4. Смещение тормозной ленты.		
7.9-37г.	148-50	1. Трещина на 230 траках гусен.		
10.9-37г.	148-25	1. Трещины на качащ.балансир.3 шт.		
10.9-37г.	183-7	1. Трещина в картере поворотн. механизма в средн. башне-1 шт.		
		2. Погнут валик под"емн.механизма-1 шт.		
23.8-37г.	339-75	1. Трещина в картере поворотн. механизма в средней башне- 1 шт.		
		2. Погнут валик под"емного механизма - 1 штука.		
23.8-37г	238-14	1.Трещина в картере поворотн. механизма средней башни-1 шт.		

ПРИМЕЧАНИЕ: В отдельных случаях для быстрейшего восстановления машин детали по актам рекламациям отпускались в/части до оформления актов.

ПАТЕР

снято с год.отчета за 37г.
ие машина "Т-35"
инвент.№ 383.

в е р н о:

с.а.

Приложение № 8. Копия:

СЕКРЕТНО

54/500 т. БАЙКОВУ.

51

При сем препровождаем Вам сводку количества актов рекламаций, полученных в 1935, 1936, 1937 и 1938 г. с указанием количества основных дефектов, записанных в актах.

По вопросу:
Дефектов машин. Б.

I. Общее количество актов рекламаций по годам.

1935 г. - 6 штук
1936 г. - 17 "
1937 г. - 39 "
1938 г. на I.X - 52 шт.

2. Сводка дефектов, указанных в актах рекламациях по годам:

1935 г.

Дефекты мотора - - I случай.
Дефекты коробки перемены передач - I случай
Разные мелкие дефекты - 6 случаев.

1936 год.

Дефекты мотора - 2 случая
Дефекты выхлопн. колл. 10 случаев
Дефекты вентилятора 3 случая 114 шт. лопастей.
Разные дефекты - 36 случаев.
Дефекты главного фрикциона 7 случаев /78 дисков с короблением/.
Дефекты коробки перемены передач 2 случая
Дефекты тормозов. - 4 случая
Дефекты гусеницы - I случай / 65 шт. траков/.

1937 год.

Дефекты мотора - 8 случаев
Дефекты выхлопн. коллекторов - 13 случаев
Дефекты вентилятора - 6 случаев / 20 шт. лопастей/
Дефекты коробки перемены передач 8 случаев
Дефекты бортовых фрикционов - 3 случая
Дефекты бортовых передач - 5 случаев
Дефекты начавшихся кронштейнов - 1 случай /3 кронш./
Дефекты тормозов - 2 случая
" гусеницы - 3 случая / -253 шт. траков/
" резины - 5 случаев
" разные - 76 случаев

1938 г. до I.X-38г.

Дефекты мотора - 4 случая
" выхлопн. коллектор. - 6 случаев
" вентилятора - 20 случаев / 49 шт. лопастей/
" главного фрикциона -2 случая / 28 дисков/
" коробки перемены передач -5 случаев
" бортовых фрикционов - 1 случай.
" бортовых передач - I "
" тормоза - - 3 случая
" начавш. кронштейн. - 18 случаев -причины выясн.
" резины катков -3 случая
" гусеницы - 3 случая / 15 траков/
" разные -73 случая

Нач. 500 /РУМЯНЦЕВ/

верно:

Приложение № 8. Копия:

СЕКРЕТНО

54/500 т.БАШКОВУ.

51

При сем препровождаем Вам сводку количества актов рекламаций, полученных в 1935, 1936, 1937 и 1938 г. с указанием количества основных дефектов, записанных в актах.

По вопросу:

Дефектов машин.Б.

I. Общее количество актов рекламаций по годам.

1935 г. - 6 штук
1936 г. - 17 "
1937 г. - 39 "
1938 г. на I.X -52 шт.

2. Сводка дефектов, указанных в актах рекламациях по годам:

1935 г.

Дефекты мотора - - I случай.
Дефекты коробки перемены передач - I случай
Разные мелкие дефекты - 6 случаев.

1936 год.

Дефекты мотора - 2 случая
Дефекты выхлопн. колл. 10 случаев
Дефекты вентилятора 3 случая 114 шт. лопастей.
Разные дефекты - 36 случаев.
Дефекты главного фрикциона 7 случаев /78 дисков с короблением/.
Дефекты коробки перемены передач 2 случая
Дефекты тормозов. - 4 случая
Дефекты гусеницы - I случай / 65 шт. траков/.

1937 год.

Дефекты мотора - 8 случаев
Дефекты выхлопн. коллекторов - 13 случаев
Дефекты вентилятора - 6 случаев / 20 шт. лопастей/
Дефекты коробки перемены передач 8 случаев
Дефекты бортовых фрикционов - 3 случая
Дефекты бортовых передач - 5 случаев
Дефекты начальных кронштейнов - I случай /3 кронш./
Дефекты тормозов - 2 случая
" гусеницы - 3 случая / -258 шт. траков/
" резины - 5 случаев
" разные - 76 случаев

1938 г. до I.X-38г.

Дефекты мотора - 4 случая
" выхлопн. коллектор. - 6 случаев
" вентилятора - 20 случаев / 49 шт. лопастей/
" главного фрикциона -2 случая / 28 дисков/
" коробки перемены передач -5 случаев
" бортовых фрикционов - I случай.
" бортовых передач - I "
" тормоза - - 3 случая
" нач. кронштейн. - 18 случаев -причины выясн.
" резины катков -3 случая
" гусеницы - 3 случая / 15 траков/
" разные -73 случая

Нач. 500 /РУМЯНЦЕВ/

Верно:

Приложение № 4. к прим.

Выписка

из протокола № 46, заседания партийного комитета отдела 500/ Коминтерновского райпарткома от 22.VI-1937 года.

Присутствовали: Члены парткома: ЧИТОВ,ШАТЕР,РУМЯНЦЕВ,КОЛЕСНИКОВ А.В.,БОРОВИК,ГОМОГОВ
Представитель Авральск.Обкома КП(б)У т.Зайцев.

Решение Парткома отдела 500

Вопрос коробки скоростей машины "Б" Парт.Комитет считает явление вредительского порядка. Коробка работает на верхнем пределе, проводимая ранее модернизация коробок шестерни усилены на 60% прочности , а вал на 12%. Сконструирована 5-ти ступенчатая коробка, которая должна была быть изготовлена в Апреле м-це с.г., в действительности на протяжении 4-х м-цев Зав. Ворошиловградского паровозостроительного завода ВЕРОМ, чертежи не проверены и не подписаны, а пятому коробка в производство не запущена.

Парткомитет постановляет:

1. Утвердить представленные выводы комиссии просить ОПК Коминтерновского района разобрать этот вопрос на бюро. Сообщить органам НКВД о результатах работы комиссии и просить срочно принять меры соответствующие меры.

2. Обратить внимание т.РУМЯНЦЕВА на тот факт, что Начальник 520 И.С. ВЕР проводит вредительскую работу, тормозит улучшение боевых качеств машины.
Поставить вопрос перед т.ЛЯЦЕМ о принятии соответствующих мер.

3. Парт. группе 520 знала,указанное в выводах комиссии факты вредительского порядка, тем самым давала возможность продолжать ВЕРУ гнусную работу.

В ы в о д ы:

Комиссия в составе т.т. КОЛЕСНИКОВА,ШАТЕРА,РУСАНОВА,ГОРЕНБУРГА БОРЦЕВСКОГО
и

По второму вопросу комиссия пришла к следующему выводу:

1. Коробка скоростей, устанавливаемая на машинах 1935-1936г. работает на пределе. Запас прочности некоторых основных деталей коробки ниже двух, при расчете на статическую нагрузку.
Если не учесть динамически, нагрузки во время эксплоатации машин, то запас прочности относительно предела упругости, будет равен единицы или даже меньше единицы, что конечно недопустимо.
Практика эксплоатации машин показывает ненадежность работы коробки / см. акты рекламации/.
На машине 239-48 во время маневров был скручен вторичный вал, а на машине 238-74 был скручен первичный вал. На машине № 0183-5 скручен первичный вал и плохо переключаются I и II скорости и т.д.

2. При проектировании коробки скоростей в 1935 г. валы были усилены чрезвычайно недостаточно, хотя они и являются слабым местом в коробке- шестерни были усилены на 60 % и валы только на 12%.

Комиссия считает, что этот недопустимый очевидный конструктивный недостаток, граничащий с вредительством был пропущен Начальником 520 ВЕРОМ, который при разговоре с комиссией заявил "что он и сейчас считает коробку скоростей конструкции 1935 г. хорошей коробкой, которая может работать. Это после того, как в 1936г. и в 1937г. было несколько случаев отказа работы коробки.

3. Комиссия считает недопустимым, граничащим с вредительством задержку выпуска новой пятискоростной коробки скоростей. В разговоре с комиссией ВТР заявил, что выпуск пяти скоростной коробки умышленно задерживается потому, чтобы посмотреть, как поведут себя в работе коробки с цементированным валом.

4. Комиссия считает недопустимым, граничащим также с вредительством, тот факт, что чертежи коробки скоростей с тремя опорами кроме суточного вала были выпущены КБ 29 Мая 1936 г. и до настоящего времени не сделано ни одной коробки.

III.

Необходимым

4. Считать немедленный запуск в производство 5-ти ступенчатой коробки, первый опытный образец, которой должен быть построен в Апреле мес. с.г.

Задержка запуска в производство этой коробки, по причинам указанным Начальником 520 т. ВЕРОМ совершенно недопустимым ибо проверить работу коробки можно только во время работы.

Кроме того пятискоростная коробка улучшает технические свойства машины.

в е р н о:

За Секретаря Партком итета отдела 500 /КАТАЛОВ/

в е р н о:

отп. 3-экз.

Список

лиц проходящих по следств. № 137187/1ого.

1. Копасов В. М. арестован органами НКВД.
2. Сапыгин Д. С. арестован 00 ноя 1938 г.
3. Петров И. Ф. арестован 00 ноя 1938 г.
4. Корытин. - умер - 1938 г.

Уполномоченный оперуполномоченный
2/XI-38 г.

С П Р А В К А.-

По материалам 1 Спецотделения УНКВД по Харьковской области значится гр-н Сапронов Дмитрий Степанович 1902 года рождения, уроженец с. Даниловки Хвастов. губ. "5" III 1938 года арестован ОО НКВД ХВО УНКВД по Харьковской Области по делу № 12337б по обвинению по ст. 54-1 п. б, 54-8, 54-11 УК УССР.

Дело следствием не закончено

ИНСПЕКТОР 1 СПЕЦОТДЕЛЕНИЯ УНКВД по Харьковской Области

"1" XI 1938г.

г. Харьков

С П Р А В К А.-

По материалам 1 Спецотделения УНКВД по Харьковской обл. значится гр-н Петров Иван Парамонович 1913 года рождения, уроженец г. Луганск "7" VI 1938 года арестован ОО НКВД ХВО УНКВД по Харьковской Области по делу № 12748 по обвинению по ст. 54-1 п. б, 54-8, 54-11 УК УССР.

Дело следствием не закончено

ИНСПЕКТОР 1 СПЕЦОТДЕЛЕНИЯ УНКВД по ХАРЬКОВСКОЙ ОБЛ.

"1" XI 1938г.

г. Харьков

Справка.

Конасов Василий Михайлович
арестован органами НКВД г. Москва.
Установлено на основании присланной
дактилоскопической карты с показаниями
арестованного Конасова.

Уполномоченный Сортировочного —
Бессонов

1/XI-38 г.

Протокол допроса

об. Шпатера Давида Борисовича

23 Января 1939 года

Допросил оперуполномоченный
Особого отдела ГУГБ НКВД Зимин

Вопрос: Вы Хотеева Василия Михайловича знаете с какой стороны.

Ответ: С Хотеевым Василием нач. об-
дела АХТУ НКВД. Об этом
я узнал в 1936 году когда окан-
чил курсы Иностранных яз. в Москве и был направлен на
работу переводчиком на завод
№ 183 в г. Харьков, где и оформил
свою фамилию с АХТУ НКВД.

Лично я с Хотеевым не
знаком. Никогда с ним не
разговаривал. Могу судить со-

Вопрос: А с Гейтлером вы знако-
мы с какой стороны?

Шпатер

Ответ: Друга я привлек на 2 съезд ВКП(б) в 1934 году. Петров уже работал у нас в Сев. Западном.

Я с ним несколько раз встречался по служебным вопросам. В близких отношениях с ним никогда не состоял. Я даже бы сказал, что у нас отношения были натянутые.

Вопрос: Расскажите, почему Вы находились в натянутых отношениях с Петровым.

Ответ: Сразу отношения с Петровым не наладились. Я подозревал одержимость. Он более критично стал относиться ко мне на собраниях критиковал.

Вопрос: Вы скрываете свою близкую связь с Петровым. Прошу обстоятельно изложить по существу Вашей связи с ним.

Ответ: Я в близких отношениях с Петровым не состоял. У меня с ним отношения были сугубо официальные.

Вопрос: Расскажите свободно о ваших контрреволюционных Ваша

врачебной деятельностью в
увязке с Пестровым.

Сабов. Я никогда врачебной
деятельностью работой не-
занимался. Врачебная дея-
тельность Пестрова мне ни-
известна.

Изложенное с моих слов верно мною
прочитано и записано правильно

Допросил
следователь

Захаров

Протокол допроса

об. Шпетера Давида Борисовича

21 Января 1939 года

Допрошен следователем об.

Зеликман

Вопрос: Вы обвиняетесь в участии в контр-революционной заговоре в Р.К.К.Ф. и в связи с этим подрывной работой. Признаете себя виновным в этом.

Ответ: Я никогда не участвовал в какой либо антисоветской организации и никакой подрывной работы не проводил.

Вопрос: Боевую машину Т-35 сборщик на Ленинградском РКЗ изготовленной по заказу №83 Вы принимали с явными дефектами, препятствующими ее боевую готовность. Это акты браковочной ком-

Шпетер

советской работы. Просим ответить на этот вопрос.

Ответ: Я готовую машину Т-35 принимаю строго по чертежам и техническим условиям утвержденным АБТУ РККА руководствуясь также и договорами АБТУ РККА с поставщиком.

Не было случаев приемки машин с явными недостатками.

Машина Т-35 имеет свои конструктивные недостатки, которые постепенно в процессе освоения производства этих машин устраняются.

На моем фронте машина Т-35 продолжала иметь свои конструктивные недостатки которые небыли устранены в силу такового отсутствия АБТУ РККА и запрещения №183 заставившего о наличии этих недостатков в машине.

Шмидт

Машина Т-35 бесполезна не имеющему деревни станет ее бесполезность.

Я причислил эту машину в силу того что они были выполнены в соответствии с имеющимся договором и чертежами.

Я хочу оговорить, в основе машина Т-35 изготовлена — мое группой работников чертежи под руководством Инструктора Хорькина. В чем я всей машины не изготовлял.

Деревня, какую имеет машина Т-35 известна была в АБТУ и в заводу. Я о них так не самостоятельно писал в АБТУ РККА завода 183. В частности о дефектах машины писал Начальнику Ремонтного Конторы Павлову.

Предупреждаю работ не занимаюсь к наводу

Шмидт

всеми мерами способ-
ствовать повышению ее бое-
вых свойств систематическую
переработку машины.

Бюро ЦК Чем не объяснить на-
личие большого коли-
чества рекламаций по
машинам 7-35 прошлых
выпусков, которые по-
года в год росли.

Так например в 1938 году
по сравнению на 1/X 1938 года
заводом было получено 52 акта.

Совет Большинство дефектов по рекла-
мациям относятся к конст-
руктивным недостаткам ма-
шины.

Часть дефектов, а именно отно-
сящихся к мотору надо отнести
за счет 3-х и 126 поправоч-
ного последних. Некоторые де-
фекты могли быть выявлены
только в процессе эксплуата-
ции машин. Шашкин

Вопрос прерывается. Заявление Сапожникова о плохом качестве моторов и работе завода в связи с этим

Конец фразы отсутствует

Протокол допроса

об. Шнайера Давида Борисовича

3 Февраля 1939 года

Допросил оперуполномоченный Особ. Отд. УГБ НКВД Х.Кр. Зелихман

Вопрос: Вы были знакомы с Кастелем Григорием бывшим директором ЛКУ РКИФ на заводе №3. где и Вы работали.

Ответ: Я с Кастелем знаком с 1934 года ещё находясь на учёбе в Высшей Авиационной Механической и Моторостроительной РККА.

После окончания Академии мы снова встретились на заводе №3.

Вопрос: Что вы можете о деятельности Кастеля на заводе №3.

Шнайер

Ответ: Я ничего антисоветского о Каспере не знаю.

Вопрос: В чем заключалась вредительская деятельность в увязке с Каспером.

Ответ: Я снова заявляю что никогда вредительской работы не проводил.

Наоборот я всячески боролся за улучшение боевой машины мешал на сооружение ДЖВ в городе которой я принимал участие.

Так например, я неоднократно говорил перед тем что я непосредственно подчинялся Карихину и другим лицам, будировал вопрос о дефектах в машине Т-35 и необходимости их устранения, начиная с 1936 года.

Будучи осведомленным лично я неоднократно сообщал

Шмидт

О наших дефектах в машине Т-34 кто начинает ее высоко-сознает и о конкретных ли-цах от которых зависит ус-транение подлежащих, которые однако мир каждому не при-нимают.

Необходимо это в инф. через головку мы конец в под-линке.

Через администрацию завода, которая хорошо сиг-зар. всякие неясности или по линии устранения дефек-тов, и самое главное этого умение бить дефектов, чтобы дефектов продолжало иметь место. и на следующий день.

Неоднократно выступал на партсобраниях завода где указывал на дефекты проис-ходящие с вредительством и служебно антисоветская ли-

Шмаков

их устранения.

По моей инициативе в 1937 году парткомитетом была создана комиссия в составе 5 человек, которая проверила должностных лиц и взяла парткомитет.

В результате работы комиссии установлено, что должность начальника караула старшего указывающим на злостных нарушителей дисциплины.

В решение парткомитета так и было отмечено о принятии немедленных мер к устранению недостатков и злоупотреблений со стороны виновных дисциплины на этом участке.

Однако взятая старостой преступная позиция осталась неизменной и по сей день.

В официальных отчетах цифры и количественные сведения недостатков о предполагаемых их устранении

Иванов

Тут замолчали ежедневно говорят о заводе и указывают на необходимость выдачи рука изменить в конструкции машины принять при этом специальные меры.

Анализируем о недостатках в машине Т-35 Комиссия приезжала из АБТУ РККА по окончании с указаниями.

Резко выступал на совещании руководящих лиц Нач. комиссии Нач. отдела АБТУ РККА Гинаевский.

Надо сказать что за мною наблюдалось в этом преследование по устранению дефектов мы как на заводе так и в АБТУ РККА называли «бузотер»

Шмаер

Был случай когда я ночью отказался визировать чертежи прибуя внести серьезных конструктивных изменений.

Тогда нач отдела Бутурлин Матвей, без моей визы протащил эти чертежи, а сам их подписал.

О своей активной борьбе за улучшение машины Т-35 могут сказать работавшие в цехе №38 по сборке машины Т-35. и ряд конструкторов Конструкторского бюро Т-35.

Можно привести очень много фактов моей борьбы за улучшение этой машины.

Изложенное достаточно с моих слов верно записано в моем присутствии - Шлыгер

Допросил оперуполномоченный

НКО—СССР

ВОЕННЫЙ ТРИБУНАЛ
ХАРЬКОВСКОГО
ВОЕННОГО ОКРУГА

"_____" 193 г.

№ [redacted]

г. Харьков, пл. Руднева № 36
тел. № 4-07-63, 4-37-81

№ 1/... Совершенно секретно.

НАЧАЛЬНИКУ ОСОБОГО ОТДЕЛА УПР НКВД ПО
ЛЕНИНГРАДУ ТОВ. ВЕСЕЛОВСКОМУ г. ЛЕНИН.

По делу

ОПРАВКА.

Шнитер Давид Борисович

Военным трибуналом Харьковского Военного Округа
по отделам.
Военный следователь 2 р. ЮЮ
Военный трибунал Харьковского Округа

В Особый Отдел НКВД Х/О.

№ 9
1/100

Направляется акт ВЛК 1934 г. и 2 дела №№ 1/35. Секретарь Харьковского Облсуда, сообщает что по проверке архивных дел Харьковского Облсуда за время с 1932 г. по 1937 г. вкл. Шнитер Давид Борисович к судимости Харьковским Облсудом не значится

Начальник Облсудотдела
Заведующий

Справка

Квартира репрессированного Шнайдер Давида Борисовича проживавшего по ул. Дарвина № 33 по учету опечатанной не числится.

Нач. Квартотд. КЖО

Васильева

10/5-39 г.

СПРАВКА

Сведений о судимости, розыске и регистрации

Штатов

Давид Борисович

Не

~~Счетно-статист~~. отделении Харьковской Облмилиции не имеется.

7 "I" 1939 г.

~~Старший~~ дактилоскоп

2 полигр. ф-ка, з. 2608—20000 11

Х А Р А К Т Е Р И С Т И К А.

Шпатер Давид Борисович рождения 1903 года, член партии с 1924 года.
По социальному положению рабочий.
Исключен из рядов КП/б/У на партсобрании отдела "500", как репресированный органами НКВД, вывести Шпатера Д.Б. из состава парткома и исключить из рядов КП/б/У" – протокол закрытого партсобрания от 17/У111-38г. № 11.
За время работы на заводе им. Коминтерна с 1936 года Шпатер Д.Б. в то время избирался членом партийного комитета.
Политически грамотен хорошо. Являлся пропагандистом в комсомольской школе повышенного типа и порученную работу выполнял аккуратно.
Шпатер проводил ряд политических докладов и пользовался авторитетом среди парторганизации и рабочих.
Шпатер Д.Б. как ваенпред боролся за качество выпускаемой продукции.

Настоящая партхарактеристика утверждена на парткомитете от 4/11-39г. Протокол № 5.

Секретарь П.К. /Шаталов/.-

4/11-39г.

78

П О С Т А Н О В Л Е Н И Е

1939 г. февраля "7" дня, г.Харьков.

Я, Оперуполномоченный 00 УГБ НКВД ХВО ЗЕЛИКМАН, рассмотрев сего числа материал следдела - №-137187 по обвин. ШПАТЕРА Давида Борисовича, 1903г.рожд. урожен.г. Николаев, выходца из семьи кустаря-сапожника, бывш. чл. ВКПб с 1924г., исключенного в связи с арестом, в рядах РККА с 1929г., окончившего высшую военную Академию Механизации и Моторизации РККА в 1935 г., военинжене 2 ранга, пом. военпреда АБТУ РККА завода №-183, в преступлениях, предусмотренных ст.54-1 п."б", 54-8, 54-11 УК УССР -

Н А Ш Е Л -

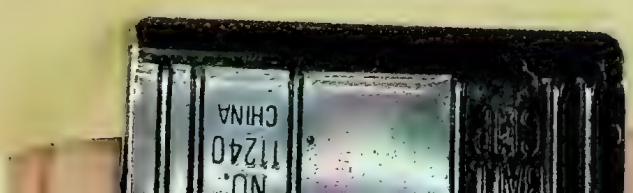
ШПАТЕР арестован, как видно из материалов следствия на основании показаний бывш. работника АБТУ РККА КОПОСОВА В.М., арестованного 00 ГУГБ СССР, о том, что ШПАТЕР участник к-р подполья к деятельности которого был привлечен бывш. военпредом на заводе №-183 ПЕТРОВЫМ по его КОПОСОВА указаниям.

ШПАТЕР на всем протяжении следствия показаний о причастности к к-р подполью не дал.

ПЕТРОВ/бывш. военпред завода №-183 указанный выше/, будучи арестован показаний о причастности ШПАТЕРА к к-р подполью также не дал, несмотря на то, что о своей вражеской деятельности на первичных допросах сознался/ позже и от этих показаний отказался/.

Ряд других арестованных, работавших также на заводе №-183 и в приемке АБТУ РККА показаний о вражеской деятельности ШПАТЕРА не дали.

ШПАТЕР вскрывая существенные недочеты в принимаемой машине Т-35, идущей на вооружение РККА, граничащая с вредительством сигнализировал в АБТУ РККА, НКВД, перед администрацией завода неоднократно ставил вопросы, связанные с устранением дефектов в машине, тоже самое и в парторганизации завода.



Учитывая, что для предания ШПАТЕРА Суду следствие располагает [redacted] материалами, его принадлежность к контрреволюционному подполью не установлена.

Вследствие отсутствия состава преступлений в деяниях арестованного ШПАТЕРА Давида Борисовича, руководствуясь ст. 4 п. "Г" УПК УССР,-

П О С Т А Н О В И Л:

Следдело №-137187 по обвинению ШПАТЕРА Давида Борисовича - производством прекратить.

Обвиняемого ШПАТЕРА из под стражи ОСВОБОДИТЬ.

ОПЕР УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ОО НКВД ХВО /[redacted]/

СОГЛАСЕН: НАЧ СЛЕДГРУППЫ ОО НКВД ХВО
Ст.Лейтенант Государств.Безопасности
/ЭЛЬКОВ/

УТВЕРЖДАЮ: ЗАМ НАЧ ОО НКВД ХВО
Лейтенант Государств.Безопасности
/[redacted]/

К след. делу № 27184

ТАЛОН ОРДЕРА № 193

"7" февраля 193 3 года

НАЧАЛЬНИКУ Харьковского

С получением сего немедленно освободите из под стражи арестованного Шапиро Давида Борисовича

числящегося за 5 Отделом

УНКВД УССР по

При освобождении отберите у гр. Шапиро подписку о невыезде

из г. Харькова о явке в

каковую вместе с извещением об освобождении, срочно препроводите в УСО по

УНКВД УССР.

Приложенные к ордеру личные документы:

вручите гр. Шапиро под расписку в извещении к ордеру.

Нач. УСО

УНКВД УССР

Уполномоченный

Учет

г. ДЗЕРЖИНСК

27/IX
1190

Справка

Удов. Комиссар И. С. действительно работал на транспорте Р.Р.К. им. Дзержинского Совхоза с 26/III 1933 года по 17/IV-1934 года, уволен в виду ликвидации транспорта.

Завтранспортом Зорзорин

Бухгалтер З. Белинов

г. Дзержинск

У Д О С Т О В Е Р Е Н И Е

Дано тов. Котлярь [illegible] тов.

20 V 5 г. в том, что он действительно работает в Харьковском

№ 83 Единым Студенческом Кооперативе в должности

г. Харьков. [illegible] 26 [illegible] 1931 г.

Выдано для представления [illegible]

[illegible]

ВИО ПРЕД. ПРАВЛЕНИЯ /ОТРЕШКО/

СЕКРЕТАРЬ /ВЛАДИМИРОВА/

ВЗЯТ

на Военный Учет
при

Горпищеторге

"21" Июля 1941 г.

т. Комарь И.С.

Адилову

Лечебный разбор № 88

Кожарь Иван Степанович 39 л.

7/IX-38 г. ХШ г

К-физ труд годен

Определение

диагноза можно

врач

А К Т

86

„ 12 " сентября 1938 г. Врачебная Комиссия при Санотделении АХО ХОУ НКВД в составе Председателя _____ и членов Мирошниченко

_____ произвела освидетельствование:

Фамилия, имя, отчество, год рождения, должность, чекстаж, где провод. отпуска и когда, служебный телефон.

Кольчарь Иван Степанович 1906 г

Анамнез, суб'ективн. жалобы

Об'ективные данные:

II. РАСШИФРОВКА ЗАГОТОВОК ПО РАЙ[illegible]НАМ И СЕКТОРАМ

Оборот формы № 6

район

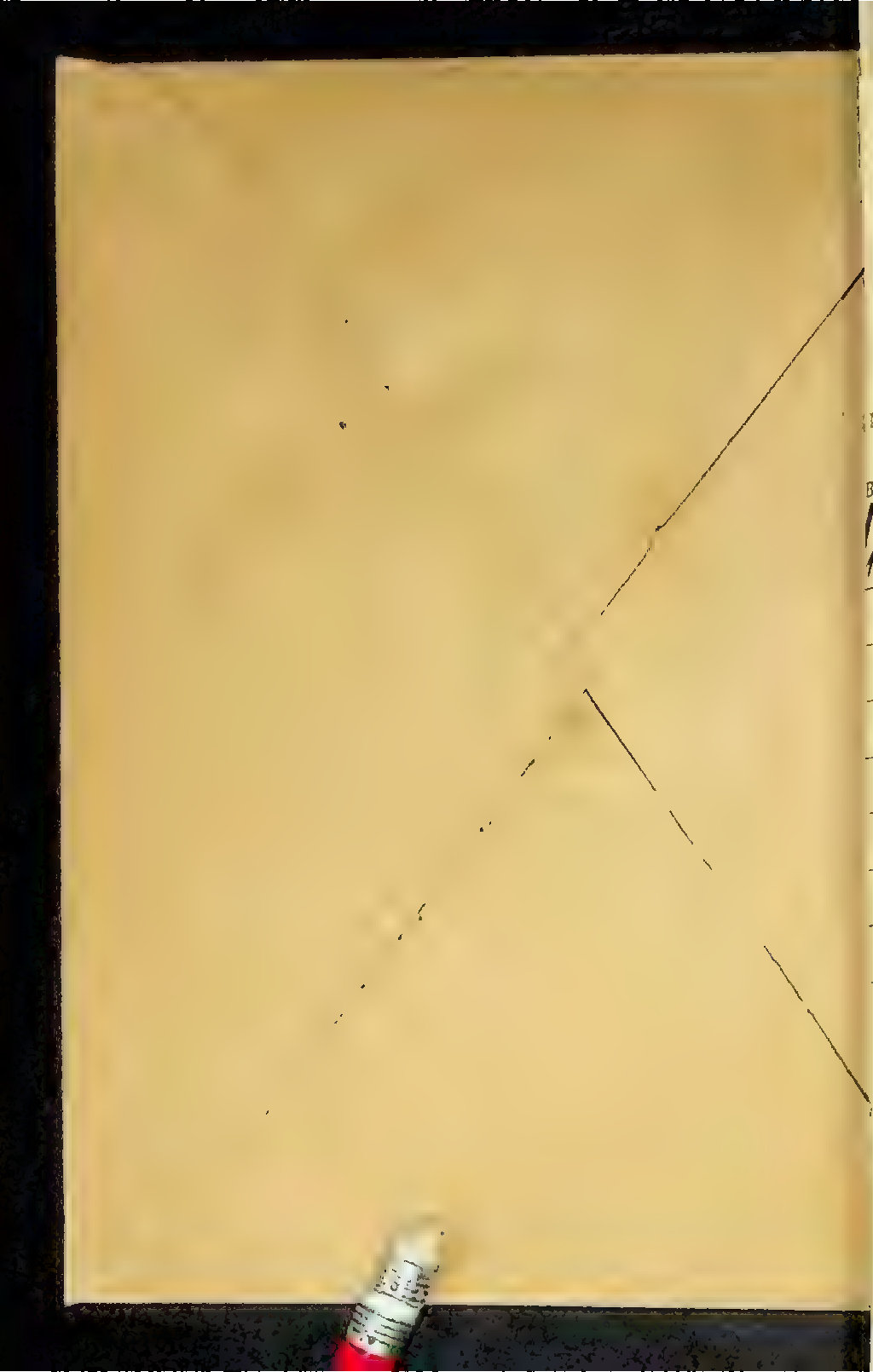
	Всего		Лен		Конопля	
	За отч. период	С нач. кампании	За отч. период	С нач. кампании	За отч. период	С нач. кампа

Справка

Октябрь 25 [illegible] 34 г.
№ 481/ТР.

Выдана настоящая б/ водителю подводы транспорта Харьковского Р.Г.К. Дзержинского района тов Когмарь Ивану в том, что он действительно работал с 26/III 1933 года по 17 Сентября 1934 года, освобожден от службы в связи с реорганизацией РГК. За время работы тов Когмар проявил себя как ударник за что премирован. Одновременно тов Когмар был избран в Уполномоченные Профкома и являлся Уполномоченным до момента освобождения.

Адм. Хоз. Упр. [illegible]



8/9

СОВ. СЕКРЕТНО

СПРАВКА

В связи с прекращением дела, с оперативно-справочного учета сняты следующие лица:

а) обвиняемые:

1. Штейер Давид Борисович, 1903 г.р.

б) проходящие по показаниям:

Не имеется

Учетные карточки из оперативно-справочной картотеки 1-го Спецотдела МВД-УМВД изъяты и уничтожены.

Начальник 3 "отделения Учетно-Архивного отдела капитан Кузьмин

17 "ноября 1954 г.

Исп. Никаенков

В дело № 2 Описи № 1 фонда № 4952
поступил и пронумерован
69 (шестьдесят девять) листов
+1 лист внутренней описи
Зав. сект. Павлов

19.01.94

Сдал: Белов

05.10.94 Принял: Зав. арх. Белов

Проверено в ч/зал 19.12.2007 г. Ч

Проверено из ч/з 14.01.2008 г. Сн

Державний архів [illegible] області
ПЕРЕВІРЕНО 30 Ч/З
01. 11 13
Курх Хосолс

Державний архів Харківської області
ПЕРЕВІРЕНО 3 Ч/З
07. 11 20 13
Архіва Дацура

г 861 "" "

В НАСТОЯЩЕМ ДЕЛЕ
прошито и пронумеровано
81 листов
„ 2 " II 1957 г.
подпись

АРКУШ-ЗАСВІДЧУВАЧ СПРАВИ № 228

У справі підшито і пронумеровано 89 (вісімдесят дев'ять) аркушів;

у т. ч. літерні аркуші ;

пропущені номери

+ аркушів внутрішнього опису I

Особливості фізичного стану та формування справи	№ аркушів
чисті аркуші зворотні	I, 2-4, 8-11, 13-72, 74, 82-85, 87, 88, 89, 75-80;
конверти з вилученнями	89 (82-88)

Державний архів Харківської області
ПЕРЕВІРЕНО
17 03 2021 р.
гол. арх. Бородіна
(посада) (підпис)

Державний архів Харківської області
ПЕРЕВІРЕНО
30 03 2021 р.
арх
(посада) (підпис)

Державний архів Харківської області
ПЕРЕВІРЕНО
08 12 21
гл. арх. Романцева

Державний архів Харківської області
ПЕРЕВІРЕНО

(посада, підпис, розшифрування підпису)

"___" _____ 20___ р.